

DE LA LÉGISLATION

ET DU MODE D'EXÉCUTION

DES

CHEMINS DE FER.

I

OUVRAGES DE M. C. PECQUEUR :

Économie sociale. — Des intérêts du commerce, de l'industrie et de l'agriculture, ouvrage couronné, en 1838, par l'Académie des sciences morales et politiques. 2 forts vol. in-8. . . . . 16 fr. »» c.

Des améliorations matérielles dans leurs rapports avec la liberté. 1 vol. in-18. . . . . . 3 50

Pour paraître prochainement :

Traité de la propriété.

Traité d'économie sociale et politique.

Paris. — Imprimerie de P. Baudouin, rue Mignon, 2

DE LA LÉGISLATION

ET

DU MODE D'EXÉCUTION

DES

CHEMINS DE FER

PAR C. PECQUEUR.

LETTRES

Adressées à M. le Ministre des travaux publics.



I

PARIS.

DESESSART, ÉDITEUR,

RUE DES BEAUX ARTS, 15.

1840

TABLE DES MATIÈRES.

Pages

FIN DE LA TABLE.

PRÉFACE.

Les diverses parties de cet ouvrage ont été adressées, sous forme de lettres, à peu près dans toute leur teneur, à M. Dufaure, ministre des travaux publics, qui m'avait chargé d'étudier l'économie du mode d'exécution des chemins de fer en Belgique.

J'avais vu les concessions à l'œuvre ; et d'instinct, j'avais toujours considéré ce mode d'opérer, comme une monstruosité sociale et économique, à laquelle un pays ne pouvait être réduit que par le droit des plus forts : aussi regrettais-je vivement d'entendre en France de si bruyantes et de si chaudes acclamations en faveur de cette malheureuse importation d'outre-mer.

Mais, en même temps, je voyais dans le corps et l'administration des ponts-et-chaussées, de notables imperfections et des insuffisances réelles qui me tenaient en suspens.

J'avais donc besoin, pour me prononcer en connaissance de cause entre les deux systèmes rivaux, de consulter de plus près les faits, et surtout, de juger par comparaison.

Je remercie publiquement M. le ministre de m'en avoir offert l'occasion et facilité les moyens, avec cette encourageante impartialité qui appelle toutes les opinions réfléchies à se manifester librement, afin de mieux dégager la vérité dans des questions aussi gravement controversées.

J'aurai atteint mon but, si, en résumant les débats, j'ai achevé de discréditer les concessions aux yeux du public désintéressé; et si, comme je l'avais ambitionné, j'ajoute quelques nouveaux argumens, quelques nouveaux moyens d'exécution à ceux qui ont été produits.

PREMIÈRE PARTIE.

LE CHEMIN DE FER BELGE.

I.

Economie, solidité et rapidité d'exécution du chemin de fer belge. — État des recettes. — Effet d'une légère augmentation de tarif. — Produit du service des marchandises. — La Belgique donnant une humiliante leçon de vigilance à la France. — Objet de cette première partie.

Le succès des ingénieurs belges dans l'œuvre insolite des chemins de fer par l'État, se consolide de manière à ne laisser aucun doute sur les résultats à venir. Ce n'est point ici l'effet prestigieux d'un engoûment passager pour des voyages presque aériens; c'est un produit permanent et certain, basé sur les besoins du commerce et de l'industrie; c'est une nouveauté qui vieillira lentement sous la protection toute puissante de la nécessité, de l'intérêt national, des habitudes, des mœurs et de la politique.

Ce succès est d'ailleurs tout-à-fait indépendant des résultats financiers de l'exploitation. Les recettes cesseraient de donner l'intérêt attendu de 5 0/0 du capital engagé, y compris le 1 p. 0/0 d'amortissement, ou même de couvrir les dépenses, que le succès n'en serait pas moins réel; car

la solidité, l'économie, la rapidité dans l'exécution, ces trois avantages décisifs que l'industrie privée des compagnies refusait jusqu'ici, avec une apparente raison, aux ingénieurs et aux administrations d'État, et qu'elle s'attribuait exclusivement, sont en Belgique des faits consommés, qu'attestent les calculs, et l'expérience de quatre ans d'usage.

L'économie est tout à la fois dans le bas prix intrinsèque des ouvrages (ce dont on ne peut se convaincre qu'en étudiant les bordereaux de prix et en les comparant aux détails estimatifs des entreprises de même nature de l'industrie privée, dans ce pays) et dans la sobriété évidente avec laquelle les ingénieurs se sont restreints aux constructions indispensables. C'est ainsi que les 5/6e de la longueur totale du chemin belge ont été jusqu'ici à simple voie.

Quant au chiffre du coût moyen par kilomètre, il importe peu : la preuve de l'économie n'est point là ; puisque ce chiffre dépend des difficultés de terrain, du haut prix des terres à s'approprier, du nombre et de la nature des ouvrages d'art, etc. — On peut évidemment opérer économiquement, tout en dépensant le double d'une autre entreprise, par kilomètre. La Belgique était favorisée à cet égard : aussi les ingénieurs ont-ils pu livrer le kilomètre à la faible moyenne de 100,000 fr. Toutefois comme la partie la plus dispendieuse reste à exécuter de Liège vers la frontière prussienne, on peut porter la moyenne totale du kilomètre à 130,000 fr. quand le chemin sera en entier terminé.

Et cependant, il s'en faut que la Belgique possédât toutes les conditions du bon marché relatif. Le fer, la houille, les machines, ces composans si majeurs de la construction et de l'exploitation, sont encore plus chers ici qu'en Angleterre.

En ce qui regarde la célérité d'exécution, 64 lieues de chemin de fer, établies en quatre ans, la proclament assez haut. Il est peu d'exemples comparables.

La solidité est prouvée, non-seulement par le chiffre de l'entretien total annuel du chemin, lequel n'est pas de 2,000 fr. en moyenne; mais par la résistance parfaite des portions de lignes construites les premières. Bien que faites en vue d'une locomotion infiniment moins fatigante que celle qu'elles supportent aujourd'hui, elles n'en résistent pas moins à l'égal de la superstructure et des rails des autres portions, rails dont le poids est sensiblement plus considérable.

Les directeurs du chemin de fer belge ont donc pu l'affirmer : en tenant compte des circonstances favorables de terrain ou de main d'œuvre, particulières à la Belgique, leurs travaux, à ce triple égard, peuvent défier toute comparaison avec l'exécution par les compagnies, en Angleterre, aux États-Unis et en France.

Cependant les ingénieurs belges avaient à prouver aussi que le tact commercial et la vue étendue de l'*homme d'affaire*, n'étaient point essentiellement refusés à l'homme public par cela seul qu'il appartenait à une hiérarchie; et que l'on pouvait

être, sous une administration bien entendue, aussi bon *économiste* qu'habile constructeur.

Or, bien que s'étant donnée de prime abord le tarif le plus bas qui existât en Europe; bien que le service des marchandises n'ait été organisé que très imparfaitement jusqu'à ce jour; bien que les militaires soient transportés *à moitié prix* du tarif; bien enfin que le service de la poste aux lettres se fasse gratuitement, l'exploitation depuis le début juqu'au premier janvier 1839 a constamment donné l'intérêt et l'amortissement du capital engagé, en n'exigeant toutefois, comme il est juste, cet intérêt que des sections exploitées, et pour le nombre des mois de pleine et entière exploitation.

Ainsi, en 1838, les recettes ont été pour les dix sections exploitées de.	3,100,843 fr. 40 c.
Et les dépenses d'entretien et d'exploitation.	2,000,000
Excédant des recettes sur les dépenses. .	1,100,843 fr. 40 c.

Le capital employé à ces 10 sections étant de 32 millions, c'est 1,600,000 fr. que devait donner l'excédant pour offrir 5 p. 0/0 d'intérêt, amortissement compris. Il manque donc environ 400,000 fr.; mais en réalité la recette de 1838 ne peut être chargée de ce déficit; car les 10 sections entières n'ont été exploitées en 1838 que pendant quatre mois; 8 de ces sections ne l'ont été que pendant cinq, et six que pendant trois.

L'exercice 1839 se présente avec de nouvelles promesses; et l'on peut déjà prévoir qu'elles ne seront pas vaines. En comparant le mouvement

des voyageurs et le montant des recettes du 21 au 31 juillet 1838, et du 21 au 31 juillet 1839, sur les sections *ouvertes à la même époque* en 1838, on trouve que le nombre de voyageurs a été :

PAR CLASSE DE VOITURES

	BERLINES ET DILIGENCES.	CHARS A BANCS.	WAG.	WAGGONS de DEUXIÈME CLASSE	TOTAL.
				fr. c.	
Période de 1838	6,923	22,356	38,159	(1)	67,468
Idem de 1839	6,129	16,589	18,485	13,198 »	54,401
Différence en faveur de la période de 1838					13,037.

Et la recette :

PAR CLASSE DE VOITURES.

	BERLINES ET DILIGENCES.	CHARS A BANCS.	WAG.	WAGGONS de DEUXIÈME CLASSE.	TOTAL.
				fr. c.	
Période de 1838	24,798 90	40,286 20	29,872	(1)	94,957 10
Idem de 1839	26,115 »	35,590 50	28,132	12,186 15	102,024 65
Différencc en faveur de la période de 1839					70,77 55.

Ainsi tandis que le nombre de voyageurs, à un an de distance, dans cette *dixaine* de juillet, sur les mêmes sections et dans les mêmes circonstances, a diminué de 13,000, le chiffre des recettes s'est accru de 7,000 fr. Pour que ces deux résultats, en apparence contradictoires, aient un sens, je dois dire que le double résultat de la période de 1839 a eu lieu sous l'influence d'une

(1) La deuxième classe de waggons n'a été créée qu'en 1839.

augmentation de places assez sensible, principalement sur les waggons (1).

C'est non-seulement à cette cause, mais au ralentissement de circulation produit par la crise financière que le pays achève à peine de subir, qu'on veut attribuer la diminution des voyageurs; et aussi, un peu à l'appaisement des esprits revenus du premier engoûment pour ces voyages de nouvelle espèce.

Mais les chiffres obligent à l'attribuer exclusivement à l'augmentation du tarif. En effet, c'est le

(1) Le premier tarif avait fixé, par place et par kilomètre, les prix suivans :

Pour berline.	0 08
— diligence.	0 07
— char-à-bancs.	0 05
— waggon.	0 03

En juillet 1838, le ministre des travaux publics ayant été autorisé à arrêter les chiffres du tarif, de manière à simplifier le service des bureaux, et à faciliter ou à éviter, autant que possible, les échanges de monnaies, certains chiffres ont été forcés, d'autres diminués pour arriver à une somme *ronde*, sans altérer essentiellement les bases du tarif primitif.

Enfin, en 1839, le tarif, ainsi *arrondi*, a été positivement augmenté comme suit :

Berlines et diligences confondues. . .	0 08
Chars-à-bancs.	0 05 1/2
Wagons.	0 03 3/4

En réalité, tandis que les chars-à-bancs éprouvaient une augmentation de 10 à 12 pour 100, les wagons, c'est-à-dire les voitures des classes ouvrières en subissaient une d'environ 50 pour 100.

A l'époque où fut établi le tarif primitif, il était réellement le plus libéral, le plus généreux qui existât : et cependant il eut pu se soutenir et continuer sans occasionner aucune charge à l'État. (*Voir note* 1 *à la fin du volume.*)

21 février 1839, c'est-à-dire au début de la 3e dixaine de ce mois, qu'a eu lieu cette augmentation. Or,

En *Février* 1838, les trois dixaines avaient donné : (1)		En *Février* 1839, les trois dixaines donnèrent :	
La première	31,355 voyageurs.	La première	45,586 voyageurs.
— deuxième	29,231.	— deuxième	44,557.
— troisième	30,874.	— troisième	22,315.
Mars 1838.		*Mars* 1839.	
— première	41,071.	— première	32,208.
— deuxième	45,006.	— deuxième	33,230.
— troisième	50,749.	— troisième	38,294.
Avril 1838.		*Avril* 1839.	
— première	50,078.	— première	44,875.
— deuxième	54,734.	— deuxième	40,471.
— troisième	58,781.	— troisième	42,175.
Mai 1838.		*Mai* 1839.	
— première	66,401.	— première	50,582.
— deuxième	63,587.	— deuxième	54,223.
— troisième	63,498.	— troisième	52,869.

En juin et en juillet, jusqu'à la dixaine dont le résultat a servi à constater la diminution de voyageurs pour des circonstances identiques et pour un même nombre de sections, la différence en moins a été constante.

(1) Le nombre absolu de voyageurs d'année à année est ici indifférent, et ne peut comporter une comparaison entre 1838 et 1839, parce que les circonstances ne sont point les mêmes de part et d'autre, et qu'il s'agit d'un nombre inégal de sections des deux parts. La comparaison doit se faire *verticalement* et non pas horizontalement. Ce qui a ici valeur et sens, ce sont les rapports des dixaines entre elles dans chaque mois d'une même année.

Le nombre des voyageurs, descendu, dans la dixaine de février 1839 (à laquelle se rapporte la date du changement de tarif), à 22,315, de 44,557, où il était la dixaine précédente, est assez significatif.

De même, si l'on compare le nombre des voyageurs dans les mêmes mois des quatre années 1836, 1837, 1838, 1839, on a les résultats suivans :

			Voyageurs.		
			Janvier.	*Fevrier.*	*Mars.*
1836 pour	1	seule section exploitée alors	10,973.—	30,859.—	36,707.
1837 pour	3	Idem	56,713.—	55,466.—	67,685.
1838 pour	6	Idem	92,079.—	92,387.—	136.921.
1839 pour	10	Idem	153,179.—	114,525.—	108,316.

Ainsi dix sections, avaient donné, en janvier 1839, 61,400 voyageurs *de plus* que six de ces sections en janvier 1838; ces mêmes dix sections en donnent en février 1839, 28,605 *de moins* que les six en février 1838; en avril 1839 elles en donnent 34,616 *de moins* que les autres à pareil mois en 1838; et de même, en proportion, en mai, juin et juillet: et précisément la chute a lieu immédiatement avec la hausse des prix des places de waggons!

On ne peut donc plus douter de l'influence extrême des tarifs *minimum.*

Quelques personnes ont pensé que cette augmentation du tarif était le résultat d'une mesure peu prudente, prise au début: celle d'établir à l'entrée de l'exploitation un tarif très libéral. Suivant elles, on se prive ainsi de la faculté si pré-

cieuse des baisses successives, et l'on s'expose à devoir augmenter bientôt; ce qui est toujours fâcheux dans l'opinion du public. Cependant il est peut-être plus habile de frapper et d'étonner par la disproportion énorme mise incontinent entre le transport ancien et le nouveau, sauf à remonter modérément ensuite, s'il y a nécessité.

On peut même affirmer que cette tactique en Belgique a puissamment contribué à la propagation des chemins de fer sur le continent : elle les a rendus populaires, en dépassant de beaucoup l'attente du public quant au prix du parcours; et en permettant à la foule d'aller en personne à ses affaires, à de longues distances, sans même déloger.

D'ailleurs, la baisse n'est guère plus facile à obtenir des gouvernemens et des compagnies, que la hausse à s'imposer aux consommateurs. L'esprit de fiscalité qui règne encore en Europe, et la difficulté d'obtenir la diminution du chiffre de quelques impôts ou de quelques tarifs de canaux, le disent assez.

Si l'augmentation du tarif a soulevé peu de réclamations, c'est qu'elle ne frappait sensiblement que sur la clientelle des waggons. Or celle-là n'écrit point : elle s'est retirée en grande partie sans se plaindre; mais les suites de cette retraite n'en sont pas moins funestes. 13,000 voyageurs de moins en dix jours, c'est par an 468,000 voyageurs-peuple qu'on a sacrifiés pour se donner 84,000 fr., tandis que l'équivalent de cette somme (et bien au-delà) serait allé aux caisses du trésor

par d'autres canaux. L'administration a ici oublié les revenus *indirects* pour ne voir que la recette immédiate : et puis a-t-elle assez réfléchi à l'effet moral de cette suppression de circulation pour un aussi grand nombre d'hommes laborieux? Ces voyageurs sont rentrés dans les impasses de la localité : ils vont à pied, ou ils végètent sur place.

L'administration belge s'est troublée à l'idée que ses recettes ne croissaient point tout-à-fait en raison des dépenses beaucoup plus grandes qu'allait nécessiter l'établissement des sections de Mons à Namur et de Liége à Verviers; car elle s'était rendue esclave à l'avance, par ses promesses officielles, de l'équilibre des recettes et des dépenses : elle s'est un peu maladroitement engagée devant les chambres à les maintenir, et elle a négligé le véritable recours qui lui restait, celui d'organiser plus vite et surtout plus habilement le service des marchandises comme une source de revenus plus que suffisante pour assurer cet équilibre. *Elle a voulu avoir eu raison:* voilà sa préoccupation, et la cause de l'augmentation du tarif.

Quoi qu'il en soit, malgré cette fausse mesure, la recette se soutient.

L'avenir du service des marchandises est plus significatif encore : l'on peut prédire que ce service ouvrira une ère nouvelle pour le chemin de fer belge.

L'affluence prodigieuse et tout-à-fait inattendue des voyageurs à l'ouverture des diverses sec-

tions et depuis, trouva l'administration au dépourvu en fait de matériel. Tout ce qu'elle en possédait a toujours été absorbé jusqu'ici par le transport des seuls voyageurs (1). Les waggons pour les marchandises ne commencent à se proportionner au besoin que depuis quelques mois.

Ce service est donc seulementen voie d'organisation, et déjà, cependant, la progression des recettes se montre rapide et continue.

Voici l'état du produit des recettes effectuées pour le transport des marchandises, du 1er janvier au 31 juillet 1839, dans les bureaux des dix sections :

Janvier. . . .	7,713 f.	» c.
Février. . . .	7,159	50
Mars.	6,277	50
Avril.	13,097	00
Mai.	24,291	50
Juin.	37,998	00
Juillet.	48,564	50
Total pour les sept premiers mois de 1839. . .	145,099 f.	50 c.

En 1838, ce service n'avait donné que 58,594 f. 28 c. Lorsqu'il sera complétement organisé, sa rentrée annuelle ne sera guère moins d'un million au début ; et nul ne peut préfixer jusqu'à quelle hauteur s'élèvera ce chiffre et celui de la

(1) Et cependant c'était *exclusivement* pour le service des marchandises qu'avait été conçu et entrepris le chemin de fer belge.

recette des voyageurs, alors que la Belgique sera reliée à Aix-la-Chapelle et à Cologne par des rails qui aboutiront, d'une part, à Ostende et à Anvers; de l'autre, à Lille et à Valenciennes; et, plus tard, à Paris et sur tous les points de la France par d'inévitables prolongemens, et à Londres par des paquebots à vapeur.

Or, le jour où la jonction de Cologne sera accomplie n'est pas éloigné. Les rails des deux administrations prussienne et belge s'avancent à leur rencontre mutuelle avec une émulation bienveillante, digne d'être imitée ailleurs (1).

Trois nouvelles sections, d'une étendue ensemble de 18 lieues, vont être ouvertes en septembre et octobre prochains (2). Celle de Bruxelles à Tubize, menant vers Valenciennes; celle de Gand à Courtrai, conduisant à Moucron, à trois lieues de Lille; et celle de Landen à Saint-Trond. Ce qui portera la totalité des chemins en exploitation à 82 lieues.

Avant deux mois les locomotives belges viendront donc frémir et bouillonner à quelques lieues de nos frontières : elles y toucheront avant un an!

Voilà un peuple ami et riche qui frappe à nos portes, qui allonge ses rails jusqu'aux murs des deux

(1) La première section du chemin de Cologne vers la Belgique a été ouverte au commencement du mois d'août. Dans deux ans ce chemin de fer touchera la frontière belge. — Les travaux d'art et de terrassement de la première section de Liége vers la frontière prussienne ont été adjugés publiquement le 22 du mois d'août. Les dernières sections ont dû être adjugées en septembre dernier.

(2) Ceci était écrit en août 1839.

plus grandes et plus industrieuses cités du nord de la France, comme s'il voulait exprimer qu'il nous tend les bras; et nous restons immobiles! Ainsi, cette fois, le lion-belgique se sera montré plus matinal que le coq gaulois. Quelle humiliante leçon pour le peuple roi des temps modernes! Prenons garde qu'en France le coq ne s'habitue à chanter trop tard!

Jusqu'ici le symbole de la vigilance convenait bien au peuple qui, sur le continent du moins, avait pris constamment l'initiative des grandes pensées et des grandes œuvres; mais est-ce bien dans une époque où nous nous montrons si attardés, qu'il nous sied de renouveler sur nos armes nationales et au haut de nos bannières le symbole d'activité des races de la Gaule primitive?

Il a été avancé que l'entretien et l'exploitation des chemins de fer en Belgique, quoique sagement conduits, étaient susceptibles d'une économie d'un quart entre les mains de l'industrie privée. La réponse est dans ce fait: que chaque jour, sous la main de l'état, on constate une diminution dans les frais du transport et dans les dépenses d'entretien. Le principal de cette dernière dépense n'est pas, d'ailleurs, de 2,000 fr. par kilomètre sur toute la ligne; ce qui le laisse en dessous de la moyenne de celui de Liverpool, et ne le met pas plus haut que celle de l'entretien du chemin de Saint-Étienne. Peut-être, cependant, il serait possible d'épargner sur les dépenses de perception; l'administration le sait, et elle y avise. Elle voit enfin où il y a vice ou

surabondance; l'on pourrait, sans doute, en fait d'économie, aller plus loin qu'elle n'ira; mais à quel prix, par quels moyens? on ne le dit pas. Toutefois, comme ces moyens seraient ceux de l'industrie privée, ces derniers sont assez pratiqués pour qu'on les devine, et nous verrons bientôt tout ce qu'ils coûtent au public.

Je pourrais apporter des preuves plus concluantes encore en faveur du génie économique et de l'habileté pratique de l'administration belge (1). Mais je veux moins constater ici cette habileté et cette économie, qui sont patentes, qu'exposer l'ensemble des dispositions organiques et administratives auxquelles elles sont dues. Cet exposé est en quelque sorte le préliminaire obligé de la critique à laquelle je dois me livrer, et des conceptions et moyens que je pense faire valoir ultérieurement.

(1) Les personnes qui en douteraient trouveront tous les élémens de leur conviction dans l'ouvrage de MM. Simons et de Ridder, intitulé : *Le chemin de fer belge*, ou *Recueil de mémoires et devis*, etc., 3e édit., 1 vol. in-8°, avec planches; et dans celui de M. Teisserenc : *Les travaux publics en Belgique et les chemins de fer en France*, 1 vol. in-8°.

II.

Organisation de l'administration centrale et du personnel d'exécution du chemin de fer belge.

En Belgique, les ponts et chaussées étaient organisés, avant la révolution de 1830, à peu près tels que le régime français les avaient faits quand ce pays fut réuni à la Hollande. Ils suffisaient donc à la conservation, aux améliorations lentes et au mouvement imperceptible; mais ils étaient garrottés dans les liens que l'empire avait tressés pour tout ce qui était fonctions et pouvoirs administratifs ; et par conséquent ils étaient impropres aux innovations radicales ou aux œuvres promptes. Dès que le gouvernement belge voulut confier à ses ingénieurs l'exécution des chemins de fer, force lui fut de dégager leur action ; et d'abord de les délivrer des formalités ralentissantes et de l'intervention directe ou indirecte des *gouverneurs* des provinces, ces préfets de la Belgique. Il ne resta plus à ceux-ci, du moins en ce qui regardait le service extraordinaire, que le soin de présider aux adjudications publiques des travaux lorsque

les ingénieurs ne trouvaient pas plus expéditif de se passer d'adjudications, et ne prenaient pas sur eux de recevoir des soumissions et de consommer les marchés; toutefois, les gouverneurs n'avaient jamais eu à beaucoup près la part de contrôle et d'autorité que l'on a faite à nos préfets sur les actes et sur les fonctionnaires de ce corps. — Le service des ponts et chaussées ressortissait jusque là du ministère de l'intérieur, où il ne formait même qu'une simple division : il fut élevé bientôt à la spécialité et à l'importance d'un ministère. Les ingénieurs chargés des chemins de fer, quoique affranchis de leurs rapports avec les gouverneurs des provinces, étaient encore astreints aux formalités compliquées qui lient chaque ingénieur à ses supérieurs dans la même hiérarchie. L'ingénieur ordinaire, l'ingénieur en chef ne connurent plus que leur supérieur direct dans le service des chemins de fer, et par lui le ministre. La dépendance formalitaire de la routine fut suspendue; ce service fut enfin complètement retranché du tronc et forma une division à part dans l'administration des ponts et chaussées. Le ministre, les ingénieurs à qui était dévolue la mission, et leurs conducteurs, etc., voilà donc entre quel personnel étaient concentrés les rapports obligés.

Une grande latitude fut laissée aux ingénieurs chargés de l'œuvre de création. Ils devinrent proprement, chacun dans le cercle de ses attributions, des directeurs libres ne relevant, les premiers que du ministre, les autres que de leur chef immédiat. Au lieu du contrôle préventif, de la mé-

fiance systématique, qui annule l'ingénieur du service ordinaire, ils n'eurent plus devant eux qu'un contrôle répressif pour les cas d'abus ou d'incapacité; c'est-à-dire que le ministre leur donna la possibilité d'agir, et de faire le bien; il les laissa opérer d'abord, attendant pour les arrêter qu'ils eussent au moins agi et qu'ils eussent mal ou maladroitement agi.

A peine les opérations préliminaires de l'exécution étaient-elles commencées, qu'il sentit la nécessité « de réclamer, dans l'organisation du » personnel de la direction des travaux, une me- » sure d'ordre, indispensable à la réussite de cet » important travail. Confier l'exécution des tra- » vaux, à plusieurs chefs de service, résidant dans » les localités traversées, disait-il, dans le but » d'accélérer, ou de recueillir plus de lumières, » serait, pour un travail tout nouveau, mettre en » jeu des discussions d'art souvent nuisibles et » interminables. En outre, ces fonctionnaires » (déjà en nombre insuffisant), veillant à l'entre- » tien des routes, canaux, rivières et à tous les » travaux publics de leur province, étant trop res- « ponsables vis-à-vis les lois et réglemens, sont » accoutumés à une marche lente dans les opéra- » tions, et ne sauraient donner à une exécution » prompte les soins assidus et immédiats que ré- » clame sans cesse un ouvrage du genre de la » route en fer.

» Au contraire, en rétrécissant le cercle des » opérations, tout en étendant celui des pouvoirs, » ce mode d'exécution concourra davantage à la

» marche régulière et mieux sentie, de cet important ouvrage....... Toutes ces considérations me » portent à proposer à Votre Majesté de *conserver* » *le système de centralisation que j'ai cru devoir suivre jusqu'à présent*, et de faire, *de la nomination* » *des personnes chargées de la direction des travaux*, » *l'objet d'un arrêté royal*..... »

L'arrêté royal intervint effectivement, et, « *Considérant que l'importance de la route en fer* » *exige une administration et une surveillance toute* » *spéciale* », il nomme *directeurs des travaux* de la route en fer les deux ingénieurs qui étaient alors les plus experts et les plus habiles du pays dans la spécialité des railways.

Un autre arrêté, quelques jours auparavant, « *Considérant qu'il est nécessaire de donner au personnel chargé de la direction et de la surveillance* » *des travaux du chemin de fer une organisation spéciale différente, à certains égards, de celle qui est* » *déterminée par les réglemens généraux sur la* » *matière*, avait autorisé le ministre des travaux publics à « *régler, d'après les besoins du service, les* » *qualités, traitemens et indemnités de route et de* » *séjour des employés attachés aux travaux où à* » *l'administration du chemin de fer.* »

C'est même un principe admis que le ministre des travaux publics peut recruter un personnel irrégulier à côté du corps normal des ponts et chaussées pour l'exécution et l'administration des chemins de fer. « Je n'exclus en rien l'idée d'attacher d'une manière fixe à la direction des travaux et à l'administration des chemins de fer,

» des ingénieurs et sous ingénieurs-*mécaniciens*, » des ingénieurs et sous ingénieurs-*constructeurs* » et *architectes*, spécialités qui, sans faire partie » du corps des ponts et chaussées, n'en sont pas » moins des *auxiliaires indispensables*, et à qui je » désire donner autant que possible des nominations définitives. » Voilà ce que je lis dans une lettre-circulaire du ministre actuel des travaux publics, en date du 13 juin 1837, adressée aux ingénieurs en chef; et cependant la Belgique a aujourd'hui une école polytechnique très remarquable dans ses institutions de Gand, et par conséquent une pépinière d'ingénieurs pour toutes les spécialités.

Cette latitude, cette confiance portèrent leurs fruits: aussi depuis, à mesure que le cercle des travaux s'élargissait, de nouvelles *directions* furent créées, et ainsi rattachées directement et immédiatement au ministre. Malheureusement la plénitude de ce régime de liberté féconde fut de peu de durée; et j'aurai ailleurs l'occasion de constater quelques velléités de retour, heureusement combattues, vers les vieux erremens.

Cependant le ministre n'a point cessé d'avoir son conseil général des travaux publics dans les chefs supérieurs de l'administration régulière des ponts et chaussées. Mais il paraît qu'en réalité, il les consulte et il les avertit de ses décisions plus qu'il n'accepte et ne suit l'esprit de leurs délibérations. D'ailleurs ce conseil n'est point en permanence comme en France. Il a ses sessions périodiques; et durant les intervalles, le ministre les

supplée, chaque fois que les affaires lui en font sentir l'utilité, par des commissions dont le choix lui appartient.

Ainsi modifié et simplifié, l'organisme des ponts et chaussées, appliqué à l'œuvre des chemins de fer, devint un mécanisme susceptible de toute l'élasticité que réclament toujours les *imprévus* de la réalité, surtout de la réalité créatrice et novatrice. Dès ce jour l'administration belge fut constituée pour l'économie et la célérité, à l'égal de la compagnie la mieux ordonnée en cette vue ; et ses ingénieurs, en achevant tout-à-l'heure 82 lieues de chemin de fer en cinq ans, l'auront bien prouvé.

Lors de la discussion du projet de loi qui décidait l'établissement du chemin de fer par l'État, la section centrale de la commission chargée du rapport proposa d'introduire au projet un article ainsi conçu : « La surveillance des travaux, l'ad- » ministration des fonds de l'emprunt et celle des » produits de la route seront confiées aux soins » d'une *commission* nommée par le gouvernement » qui l'investira des pouvoirs nécessaires pour » remplir le but de sa mission. »

Le ministre, qui n'avait nullement songé à décliner la responsabilité entière de l'œuvre qui allait lui être confiée, élabora cependant aussitôt, afin de répondre au désir de la section centrale, un court projet destiné à organiser cette commission. Elle devait être composée, d'après ce projet, de neuf membres, dont trois sénateurs, trois membres de la Chambre des Représentans et trois per-

sonnes nommées par le roi. Et elle aurait eu pour attributions : — De proposer des modifications au tracé du chemin ; — De procéder aux expropriations, à l'amiable ou conformément à la loi sur l'expropriation ; — D'ordonner et d'approuver les adjudications ; — De soumettre au gouvernement les projets de tarifs et de proposer les modifications à apporter successivement à ces tarifs ; — De faire les appels de fonds et de négocier les emprunts partiels nécessaires ; — De rédiger le réglement général d'ordre et d'administration intérieure ; — Des conducteurs et ingénieurs des ponts et chaussées devaient être mis à la disposition de cette commission, pour diriger et surveiller les travaux ; et la commission était autorisée à proposer au gouvernement *l'emploi de toutes personnes étrangères à ce corps, dont les services lui paraîtraient utiles.* — Enfin la commission devait rendre, chaque année, compte de sa gestion au gouvernement.

C'était substituer de fait la commission au gouvernement, décharger la responsabilité ministérielle et placer un pouvoir à côté du pouvoir ; car dès l'instant où la commission aurait été en désaccord avec le ministère, elle eut pu prétendre lui imposer ses lois, en se fondant sur ce qu'elle tenait ses pouvoirs de la législature. Sur ces considérations la Chambre rejeta tout projet d'institution de commission.

Ainsi, l'administration belge avait vieilli: elle a su se rajeunir; et d'impuissante, de mauvaise qu'elle était relativement, elle est devenue bonne et apte

à la création. Elle a innové; elle a rendu l'émulation à son personnel, en offrant une prime au mérite et à l'esprit de recherche. Chaque fonctionnaire y a eu voix consultative : et l'on n'y est plus resté muet, ni parconséquent indifférent. C'est ainsi que pour les *rapports de quinzaine* du surveillant et du receveur de chaque station dans le service d'exploitation, les *modèles* imprimés de ces rapports contiennent, comme *instruction*, que l'une des colonnes du tableau est consacrée aux *propositions d'améliorations à introduire dans le service*, et que les employés sont *obligés* de répondre d'une manière *précise et franche* à chacune des indications. Le réglement général d'exploitation, dont chaque employé a un exemplaire, et dont la teneur est elle-même une preuve de spontanéité, de création et d'économie, puisque ce sont ces dispositions qui assurent l'ordre, la régularité et la simplicité du mouvement; ce réglement, dis-je, porte ce qui suit :

« Les chefs du service actif, se réuniront au moins une fois par mois, sous la présidence du directeur de l'administration, et une fois par trimestre sous la présidence du ministre.

» Dans ces réunions, dont il sera tenu procès-verbal, ils se *feront part des observations que la marche du service leur aura suggérées et des améliorations dont ils le croiront susceptible.*

» *Ils indiqueront les modifications et additions à faire au réglement.* »

Et ce qui vaut mieux, ce besoin de publicité et de progrès est écrit dans la conduite des chefs; il

est dans le personnel tout entier. On a devant soi l'opinion publique, et l'on veut obtenir son adhésion, en la méritant.

En quoi les compagnies, pour en prendre acte à propos, seraient-elles mieux inspirées et plus libéralement conduites? Pourquoi la lumière et les expédiens économiques, simplifians et accélérateurs, leurs viendraient-ils plus abondans? Les motifs d'émulation ne sont-ils pas ici aussi positifs et aussi stimulans? N'y a-t-il pas là une promesse d'avancement et de distinction pour le vrai mérite? J'oubliais de dire, pour achever ma démonstration, aux yeux des partisans exclusifs des compagnies concessionnaires, que les traitemens sont ici réglés comme ils pourraient l'être dans la compagnie la mieux ordonnée au point de vue de l'égoisme et de la cupidité. Il y a deux portions dans le traitement de chaque fonctionnaire, l'une *fixe;* celle qui lui est affectée dans les cadres réguliers du corps des ponts et chaussées; l'autre *variable*, sous forme de supplément. Cette dernière est là fort sagement pour récompenser chacun en raison de ses services réels; et elle est telle que les appointemens effectifs se trouvent souvent de *deux tiers* plus élevés que le traitement régulier (1).

(1) Voici, d'après les plus récentes modifications, l'état des traitemens fixés pour chaque grade :

Inspecteur-général.	10,500 fr.
Inspecteur.	8,000
Ingénieurs en chef de 1re classe.	6,300
—— de 2e classe.	5,200
Ingénieurs de 1re classe.	3,800
—— de 2e classe.	3,200

Beaucoup d'autres libertés, beaucoup d'autres combinaisons économiques et expéditives, que l'on

Ingénieurs ordinaires de 3e classe. . . .	2,400
Sous-ingénieurs.	2,000
Conducteurs de 1re classe.	2,400
—— de 2e classe.	2,000
—— de 3e classe.	1,500
Aspirans conducteurs.	1,000

Les frais de route et de séjour pour tous déplacemens imprévus, sont ainsi :

	Frais de route par jour.	fr. c.	Frais de séjour par jour. fr. c.
Pour	l'inspecteur-général.	4 »	10 »
—	l'inspecteur. . . .	3 50.	8 »
—	les ingén. en chef.	2 50.	6 »
—	les ingénieurs ordin.	2 ».	5 »
—	les sous-ingénieurs.	1 50.	4 »
—	les conducteurs. . .	1 ».	3 »

Quant au nombreux personuel (contrôleurs, receveurs, etc.), qui est étranger au corps des ponts et chaussées il jouit, comme les ingénieurs, du même droit aux supplémens de traitemens.

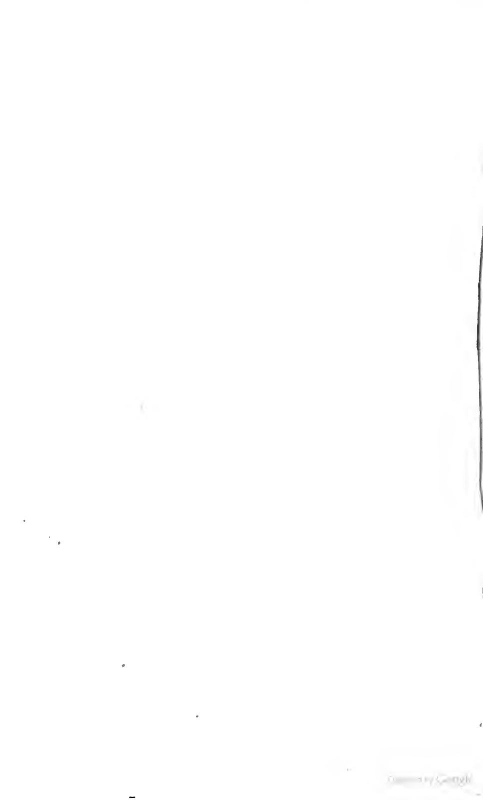
Les ingénieurs fondateurs du chemin de fer belge avaient proposé de fixer le traitement du personnel d'exécution d'une manière plus équitable, ou du moins plus proportionnée à l'activité qu'ils déployaient ou qu'on exigeait d'eux, et ils établissaient ainsi le chiffre du traitement des divers grades du personnel et celui des frais pour un chemin de fer de 22 lieues à exécuter en deux ans :

1 ingénieur en chef directeur. . . .	15,000 fr.
2 ingénieurs ordinaires à 8,000 fr. . .	16,000
6 conducteurs à 5,000 fr.	30,000
20 surveillans à 2,500 fr.	50,000
Frais de bureau, d'impression, etc . .	17,000
Total par an.	128,000 fr.

M. Teissereuc, dans son excellent travail sur la Belgique, a pris ce projet pour une réalité ; mais, de fait, il s'en faut que le personnel belge soit si généreusement rétribué. Ce n'est même que depuis le 24 mars 1838 que les traitemens sont élevés aux taux où nous venons de les voir.

croit particulières à l'industrie privée, seraient fort conciliables avec la régularité et la rigueur des services publics, avec la subordination, et même avec la constitution financière la plus méfiante.

En me bornant pour l'instant aux réalités du service belge, je trouve que des modifications non moins judicieuses que les précédentes sont venues compléter ce qu'avaient ébauché d'aussi heureux préludes.



III.

Mode d'exécution et d'entretien des travaux. — Mode de fourniture pour l'exploitation. — Conditions générales du cahier des charges des entrepreneurs.

Dans l'exécution des travaux, les divers modes d'entreprise jusqu'ici adoptés, ont été habilement combinés ou légèrement modifiés.

Pour les terrassemens et les ouvrages d'art ordinaires, on a généralement préféré le *forfait*, avec rabais par adjudication publique; ces sortes de travaux étant familiers aux entrepreneurs de tous les pays et susceptibles d'une estimation approximative. Comme le personnel des entrepreneurs est ici nombreux et suffisant, cette possibilité de concurrence n'est point demeurée vaine pour l'État. Les entrepreneurs ne pouvaient être rares dans un pays depuis long-temps couvert de manufactures et d'usines, de canaux et de routes à péage. Leur multiplicité était un effet obligé de l'état de prospérité et de développement matériel de la population, outre que, si petit qu'il soit, ce royaume a des ports de mer florissans.

On compte trois cent vingt-sept entrepreneurs de travaux sur les relevés statistiques du royaume, c'est environ un sur treize mille habitans (1).

En France, on n'en trouverait pas un sur cinquante mille habitans.

Ces entrepreneurs sont assez capables, assez exercés et assez probes : ils commencent à prendre au sérieux leurs engagemens; et cependant, en Belgique comme en France, la condition ordinaire de *risques* et *périls* pour l'entrepreneur, portée aux cahiers des charges, n'est que trop souvent illusoire; tant il est vrai que le mode du forfait n'est guère acceptable en justice qu'autant qu'il soit favorable à celui qui l'obtient, et qu'il soit assez *étudié* pour qu'il ne devienne pas du gaspillage de la part de celui qui le donne. Il importe de remarquer que le *forfait* est d'autant plus difficile à amener en ce point juste, que l'entreprise est moins importante. Plus le montant en est petit, plus l'approximation devient de rigueur pour les deux parties. Or, précisément les entreprises sont ici

(1) Ils sont ainsi répartis entre les provinces :

Dans la province d'Anvers. . . .		27	
——	Brabant. . . .	40	
——	Flandre occid. .	30	
——	Flandre orient. .	34	
——	Hainaut. . . .	45	
——	Liége.	33	
——	Limbourg. . . .	14	y compris les dépendances hollandaises.
——	Luxembourg. .	80	
——	Namur. . . .	24	
	Total. . . .	327	

spéciales et les lots très divisés dans chaque spécialité.

La clause du forfait est ainsi formulée dans la plupart des cahiers de charges : « Les quantités de »terrassemens et les longueurs de transports in»diqués au devis et mètrées *ne sont point garanties ;* »les chiffres qui y sont relatifs ne sont communi»qués qu'à titre de renseignemens, et l'entrepre»neur sera censé les avoir vérifiés au moyen d'o»pérations sur le terrain, de calculs, et de l'étude »des plans et devis déposés dans les bureaux de »l'ingénieur, etc. Il en sera de même de la nature »des terres à remuer, du foisonnement desquelles »l'entrepreneur ne pourra argumenter, etc. »

Attendu le vague ou le périlleux du forfait, on a souvent recouru, dans le principe, au mode d'entreprise par *bordereau ou série de prix*, même pour les terrassemens et pour les ouvrages d'art ordinaires. Avec ce mode, l'État n'est jamais conduit à payer que les ouvrages positivement entrepris et exécutés d'après les ordres de l'administration ; l'ingénieur est responsable des résultats, puisqu'il doit y avoir l'œil à mesure que l'ouvrage avance, et qu'il doit en tenir chaque jour *attachement* par lui-même, ou par ses conducteurs; et en même temps l'adjudicataire capable a de moins les chances de pertes auxquelles l'expose le forfait ordinaire.

La clause du bordereau de prix se rédige ordinairement en ce sens : «Les quantités de maté»riaux et d'ouvrages principaux renseignés aux

»articles....., que nécessitent les travaux d'art, »sont garanties; c'est-à-dire que l'administration »ne pourra, dans aucun cas, exiger que ces »quantités soient dépassées, sans qu'il en soit tenu »compte à l'entrepreneur; mais elle se réserve »néanmoins de les réduire, et d'établir telle com- »pensation qu'elle jugera à propos dans ces quan- »tités et dans leur emploi, sous la seule condi- »tion, dans ce dernier cas, que leur valeur esti- »mée d'après les prix du bordereau ne dépasse »pas celle des travaux prévus, évalués d'après »les mêmes prix.»

Quelquefois cette convention laisse aux deux parties la mutuelle faculté de résilier, si l'une d'elles ou toutes les deux ensemble ne sont pas satisfaites des premiers résultats de leur marché. Alors la clause se formule ainsi au cahier des charges :

ART. .

Si, pendant les travaux, les difficultés étaient telles qu'elles vinssent à surpasser les dépenses imprévues comprises dans le montant de l'entreprise, l'entrepreneur ne pourra prétendre à une indemnité quelconque de ce chef; mais il pourra résilier son marché du moment où il se croira lésé, en faisant parvenir, quinze jours à l'avance, au ministère des travaux publics, son désistement en due forme; et, dans ce cas, l'administration lui tiendra compte des matériaux en approvisionnement à pied-d'œuvre, savoir:

Le mille de briques. . . . .
Le mètre cube de chaux vive. .
— sable, etc. . . . .

Et les bois pour travaux de mines, *à dire d'experts.* — Mais les waggons, cintres, échafaudages, etc. et outils quelconques, demeureront la propriété de l'entrepreneur, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

Cependant l'administration se réserve le droit de reprendre tels de ces outils qu'elle jugera nécessaires.

L'administration pourra se mettre en possession immédiate desdits outils, et avant toute expertise..., etc.

ART. .

Le gouvernement pourra également résilier le marché, s'il le juge convenable, et sans devoir énoncer les motifs de sa détermination, sauf à notifier sa décision à l'entrepreneur quinze jours à l'avance. Dans ce cas, il ne devra payer aucune indemnité, mais il reprendra, aux prix stipulés à l'article précédent, les matériaux à pied-d'œuvre; et à dire-d'experts, les bois pour les travaux de mines, les waggons, cintres, échafaudages et généralement tous outils quelconques de l'entrepreneur.

Le gouvernement reprendra également, dans cette circonstance, les matériaux qui auraient été dûment commandés par l'entrepreneur avant le jour de la résiliation, aussi auxdits prix stipulés

à l'article précédent, ou à dire-d'experts. Toutefois ces matériaux ne seront payés qu'après livrance en temps utile à pied-d'œuvre, conformément à ce qui est prescrit à l'article, et à la condition qu'ils auront été reconnus être, chacun dans leur espèce, de bonne qualité.»

Les bois pour la superstructure du chemin de fer ont été également obtenus au rabais par adjudication publique, et demandés par petits lots à la portée des petits propriétaires forestiers. Grâce à cette disposition, l'État s'est trouvé en rapport immédiat avec les producteurs mêmes de la matière première à mettre en usage; et il a ainsi écarté les intermédiaires parasites ou revendeurs, qui prélèvent toujours une dîme sur le producteur, et le plus souvent aussi sur l'acheteur. — C'est là une précaution économique que pourraient prendre, presque en toutes choses, les ingénieurs de l'État, si les formalités préventives des bureaux leur laissaient les coudées franches.

Pour les fers, pour les rails et les coussinets, etc., nécessaires à l'établissement de la voie, on a provoqué et obtenu des *soumissions particulières,* sans adjudication publique. Ces marchés ont offert plus d'avantages que la concurrence des adjudications ordinaires, dont on avait essayé d'abord.

C'est naturellement à ce mode aussi qu'on a recours pour la fourniture des locomotives et des mécanismes divers.

Quant aux bâtimens et dépendances des sta-

tions, ils se sont exécutés longtemps par *simple soumission*, sur série de *prix*, mais à *la mesure effective:* cette clause est ordinairement exprimée en ces termes : « Les quantités présumées d'ouvrages à exécuter, indiquées au bordereau joint au présent cahier des charges, *pourront être augmentées, diminuées ou supprimées en tout ou en partie*, selon que l'administration le jugera convenable dans ses intérêts et sans que l'entrepreneur puisse réclamer aucune indemnité de ce chef. » Par là, tant que l'on ne connaît point encore assez le coût moyen des détails et de l'ensemble de ces travaux pour les fixer à l'avance, l'administration se donne la faculté de diminuer ou d'augmenter les quantités d'ouvrages selon son intérêt.

La pose et la fondation des voies, au début, se sont faites *à la tâche*, sous l'œil des ingénieurs, afin de s'assurer d'un certain degré de perfection dans un ouvrage aussi délicat et aussi important. Elles n'ont été soumises qu'une seule fois à l'adjudication publique (1).

L'entretien total du chemin de fer belge s'effectue *par régie*. Il a paru trop important aussi pour être jamais confié par adjudication à l'intérêt

(1) Maintenant, cette industrie étant devenue familière aux entrepreneurs, la pose des rails se donne en adjudication publique.—Celle des rails de la seconde voie du chemin de fer de Malines à Gand vient d'être l'objet d'une adjudication. Elle était divisée en trois lots. Treize entrepreneurs ont concouru. — Sur des mises à prix de 60 et de 80 mille francs, les offres de rabais variaient de 10 mille francs, ou du sixième et du huitième du principal. (Août 1839.)

privé. Il y va en effet de la vie ou de la sécurité des voyageurs.

Pour les voitures, l'administration a établi un atelier complet où se font l'entretien minutieux et les réparations journalières ; c'est là que s'étudient de nouveaux modèles et que se préparent les perfectionnemens. La construction se fait par l'industrie privée d'après les modèles de l'administration et sur *soumissions particulières*. Les artistes constructeurs en ce genre sont nombreux en Belgique.

Le coke pour locomotives se fabrique également *par régie* à la station principale et dans quelques stations secondaires. Le charbon nécessaire à cette fabrication, fait maintenant l'objet de fournitures par adjudication publique. Jusqu'ici l'administration se l'était procuré par marché particulier et de gré à gré, mais l'employé chargé de faire ces achats se trouvant injustement l'objet de soupçons injurieux, déclina une charge aussi pénible. En conséquence, une commission de laquelle font partie les ingénieurs principaux, a été nommée pour veiller à la réception des livraisons.

En résumé quatre ou cinq modes d'entreprises ou d'exécution selon l'espèce.—Point d'adjudications en bloc. — Autant que possible, division et spécialisation des fournitures. — De là économie pour l'État, et tendance éclairée à l'égalité des conditions par la dissémination du travail et des bénéfices parmi un grand nombre de petits producteurs et de petits fournisseurs. Il est peu de lots d'un million. La moyenne du montant des entreprises partielles est à peine de deux à trois cent mille francs.

D'ailleurs, il y a ici une division de travail nécessaire : dans les grandes entreprises en bloc, le même entrepreneur ne saurait porter une égale attention à tous les ordres de travaux, ni leur consacrer un juste contingent ; il soigne ceux qui doivent lui rapporter le plus, ceux qu'il a intérêt à faire les premiers ; les autres sont négligés, moins bien faits, surtout moins à propos et plus chèrement. L'œuvre total d'exécution, quant à la fourniture et à l'entreprise, est ainsi divisée : terrassemens et ouvrages d'art ordinaires. — Bois. — Fers. — Ouvrages d'art importans, tels que ponts, tunnels, viaducs, etc. — Locomotives. —Bâtimens et dépendances des stations.—Pose et fondation de la voie.—Construction des voitures.

Pour l'entretien et l'exploitation, la division se fait à l'infini, et l'importance des fournitures n'est souvent que de quelques centaines de francs. Presque toutes ces petites livraisons ont lieu d'après *soumission directe* et par marché de gré à gré. Non seulement on demande *séparément* la fourniture des chars-à-bancs et autres voitures, celles des roues en fer, des grues, celles des maillets et des tours, des soupapes à boules, clichettes, pots à l'huile, boites à graisse, etc. ; mais la fourniture des draps, des cuirs et peaux, des cordes et ficelles, des brosses et éponges et même celle des blouses et des casquettes, sont l'objet d'autant de soumissions distinctes et isolées (1) pour lesquelles

(1) Cette division et cette subdivision des fournitures nécessaires à l'exploitation est bonne fondamentalement ; mais les

l'approbation et la signature du ministre sont requises. Cette dernière formalité, qui oblige sans cesse le ministre à l'*infiniment petit*, serait difficilement applicable dans un pays plus étendu : ce qui montre comment les voies et moyens administratifs ou politiques doivent souvent être autres, ou se modifier, selon le nombre de lieues carrées que le territoire national enserre.

Le cahier des charges de ces entreprises renferme peu de conditions générales qui ne soient déjà insérées dans nos cahiers ordinaires. Comme ceux-ci, il qualifie et désigne d'abord les ouvrages, les époques et les lieux de l'approvisionnement, la qualité des matériaux, l'époque d'ouverture et d'achèvement des travaux, les obligations de l'entrepreneur et la manière dont il devra procéder, etc. Puis viennent des clauses que nos cahiers français contiennent également pour la plupart, mais qui reçoivent une nouvelle physionomie de leur application aux entreprises de chemins de fer et surtout de leur combinaison avec

soumissions de la main à la main, et les achats *en détail* par les employés des sections eux-mêmes, à mesure de leurs besoins, veulent être remplacés, les unes par une concurrence publique, les autres par des approvisionnemens *en gros*, à l'aide des soumissions publiques. Le premier mode a pu convenir au début de l'exécution et de l'exploitation, alors que rien n'était organisé, que les magasins manquaient, et qu'on ignorait la quantité et même la nature de tous les objets dont on aurait à se fournir. Déjà les premières adjudications qui viennent d'avoir lieu pour une fourniture de draps et de crins, pour celle du bois nécessaire à la confection des waggons, et des fers destinés aux ateliers de réparation et de menue construction, ont procuré d'assez forts rabais sur les estimations des ingénieurs.

les innovations introduites par les ingénieurs belges.

1° L'entrepreneur est responsable de la solidité des ouvrages pendant les six mois qui suivent l'achèvement général des travaux, et il doit par conséquent fournir à l'entretien pendant ce laps de temps;

2° A mesure de l'avancement des travaux et dès que l'entrepreneur a exécuté des ouvrages ou effectué des approvisionnemens dont la valeur surpasse tantôt un cinquième, tantôt un dixième, tantôt un vingtième du prix d'adjudication selon la nature et l'importance de l'entreprise, il est fait des réceptions ou délivré des certificats de paiement d'à-comptes à l'entrepreneur, mais il est pris sur tout à-compte une retenue de son dixième ou de son cinquième ; et le total de toutes ces retenues est remis à l'entrepreneur six mois après l'achèvement total des travaux.

3° Les ouvrages exécutés sans autorisation hors des heures habituelles de travail peuvent être refusés; et l'administration se réserve le droit de faire démolir aux frais de l'entrepreneur tout ouvrage mal exécuté ou dont les dimensions ne seraient point conformes aux plans et indications délivrés pour l'exécution;

4° En cas de doute ou de contestation entre les deux parties, elles ont recours à trois arbitres qui statuent définitivement, les parties renonçant formellement et absolument à attaquer la décision arbitrale intervenue, par aucun moyen d'opposition, d'appel ou de cassation. Ces arbitres sont presque

toujours les présidens des tribunaux civils et de commerce, et l'ingénieur en chef de la province. Il a été décidé aussi dans le principe que le premier arbitre serait nommé par le demandeur, le second par le défendeur, et le troisième par les deux premiers, ou en cas de désaccord entre ces premiers arbitres sur le choix du troisième, par la cour d'appel de Bruxelles, à la demande de la partie la plus diligente ;

5° Il est toutefois expressément réservé au ministre des travaux publics de résoudre les difficultés qui peuvent naître touchant l'exécution, la réception et l'entretien des travaux objets de l'entreprise.

6° En ce qui regarde les résultats de l'adjudication publique, le ministre se réserve également la faculté de faire choix de l'entrepreneur et de l'agréer en cette qualité sous la garantie de ses cautions, sans être tenu à motiver son choix. Il lui est même loisible d'écarter les soumissions les plus basses et d'adopter de préférence une soumission dont le prix serait plus élevé.

7° Enfin, comme un entrepreneur cumule parfois plusieurs entreprises distinctes et qu'il pourrait prétexter des soins qu'il doit à l'une, pour éluder des charges qui lui sont imposées par l'autre, la disjonction et l'insolidarité de ces entreprises simultanées sont formellement de rigueur.

8° Les soumissions pour les fournitures relatives au service de l'exploitation, n'ont également rien de particulier ; seulement l'administration se réserve le droit de se fournir ailleurs des objets si-

milaires, sans que le soumissionnaire puisse élever réclamation ou prétendre indemnité.

9° Les paiemens ont lieu, tantôt après l'entière fourniture, tantôt par trimestre, selon la nature et l'importance du marché, et toujours sous la clause que les objets auront offert les qualités requises et spécifiées au marché.

IV.

Emprunt ou mode financier. — Discussion relative à la forme de l'emprunt à la chambre des représentans. — Péages.

L'administration belge a vu non moins sainement aussi, dans la question du système financier à adopter pour les chemins de fer.

Elle avait le choix entre un emprunt ordinaire par émission de rente, et l'appel direct aux petits capitaux à l'aide du système des petites actions. Nul doute, les populations belges eussent répondu à cet appel ; et elles y répondraient encore aujourd'hui à plus forte raison ; mais il y avait alors débordement de cupidité : c'étaient les beaux jours de la spéculation et de la commandite. Il ne convenait point que l'État, modérateur né de toute fougue de ce genre, y donnât aliment. Mais son motif déterminant aura été sans doute les lenteurs inhérentes à ce mode d'emprunt, et les complications dispendieuses qu'il pouvait entraîner pour l'État. D'ailleurs, on fut entré là dans une voie financière encore vierge, dont on ne pouvait prévoir les inconvéniens ni les dangers. Du moins les essais et l'expérience restaient à faire. Or, c'était bien assez pour l'État d'être en face d'une entre-

prise inusitée et délicate comme celle de l'exécution des chemins de fer. Il ne fallait pas perdre son temps, ni éparpiller ses forces ; c'est ce que l'administration et les Chambres comprirent avec un tact bien à propos.

L'emprunt ordinaire fut décidé par la loi du 1er mai 1834, qui porte :

Art. 1er. — « Il sera établi dans le royaume un système de chemin de fer ayant pour point central Malines, et se dirigeant à l'est vers la frontière de Prusse par Louvain, Liège et Verviers ; au nord sur Anvers ; à l'ouest sur Ostende, par Termonde, Gand et Bruges ; et au midi sur Bruxelles et vers les frontières de France par le Hainaut.

Art. 2. — » L'exécution sera faite à la charge du trésor public.

Art. 3. — » Les dépenses de cette exécution seront couvertes au moyen d'un emprunt qui sera ultérieurement réglé par une loi.

Art. 4. — » En attendant la négociation de l'emprunt, il est ouvert au gouvernement un crédit de 10 millions de francs, qui sera couvert en tout ou en partie, par l'émission de bons du trésor aux conditions de la loi du 16 février 1833. Les avances ou les bons du trésor seront remboursés sur les premiers fonds de l'emprunt.

Art. 5. — » Les produits de la route provenant des péages, qui devront être annuellement réglés par la loi (1), serviront à couvrir les intérêts et

(1) En vertu de la loi du 12 avril 1835, successivement prorogée jusqu'en 1838, les péages à percevoir sur le chemin de fer sont réglés, par un *arrêté royal*, en attendant que l'expérience ait

l'amortissement de l'emprunt, ainsi que les dépenses d'entretien et d'administration de la nouvelle voie.

Art. 6. — » Avant le 1er juillet 1835, et d'année en année jusqu'à parfait achèvement des travaux, il sera rendu un compte détaillé aux Chambres de toutes les opérations autorisées par la présente loi.

Art. 7. — » A dater de l'ouverture du chemin de fer entre Liège et Anvers, le péage sur les canaux du Hainaut, sera réduit au taux du péage à établir sur ce chemin de fer par tonneau et par kilomètre.

Trois lois ultérieures, ordonnant des emprunts, sont venues mettre successivement à la disposition du gouvernement des crédits spéciaux, qui jusqu'à ce jour portent la somme totale affectée à l'exécution des chemins de fer à 58,510,000 fr. (1).

permis de les fixer d'une manière définitive de concert avec la législature.

(1) La somme totale dépensée jusqu'au 30 juin 1839 s'élève à. . . . . 49,102,924 fr. 11 c.
qui se distribuent ainsi qu'il suit :

Les lignes en exploitation ont dépensé.	21,968,286 fr.	54 c.		
Les lignes en train d'exécution ou projetées. .	5,336,436	07		
Rails.	10,789,144	08		
Matériel des transports.	7,562,198	35		
Bâtimens et dépendances.	2,025,038	16		
Personnel.	1,085,013	64		
Mobilier, frais de premier établissement, impressions, etc.	206,807	47		
Total. . . .	49,102,924	11	49,102,924	11 c.

La discussion parlementaire qui aboutit à la promulgation de cette loi, avait offert des particularités que je crois utile de rappeler. Dans le projet de loi primitif, le gouvernement était autorisé à faire un emprunt en rente à 5 p. 0/0 du capital effectif de 18 millions, qui devait être *exclusivement* affecté à l'établissement de la première partie du chemin de fer. — Cet emprunt devait se faire avec publicité et concurrence, soit en masse, soit partiellement; et les obligations auraient été soumises au *visa* de la cour des comptes. — En attendant la négociation de l'emprunt, le gouvernement était autorisé à faire sur le trésor une avance de cinq millions de francs, ou à émettre des bons spéciaux du trésor jusqu'à concurrence de cette somme. Dans le cas de bons spéciaux, ces bons devaient être à échéances fixes, d'une année au plus, et ne dépassant pas un intérêt de 7 p. 0/0, y compris tous frais de commission et de négociation. — A partir de 1840, il devait être affecté une somme annuelle d'au moins 200 mille francs à l'amortissement du capital emprunté. Cet amortissement devait se faire au pair et par tirage au sort, d'année en année. Les intérêts et l'amortissement de l'emprunt ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la route, devaient être, comme au projet définitif, couverts par des péages dont les tarifs auraient été annuellement arrêtés par la loi; mais il était spécifié que l'État garantissait le paiement des intérêts et l'amortissement; et qu'il affectait en outre les revenus nets de la route et de ses dépendances, comme

hypothèque spéciale des porteurs d'obligations.— Enfin les fonds de l'emprunt et les revenus de la route devaient être versés dans une caisse spéciale.

Dans les discussions qui eurent lieu au sein des sections de la Chambre des représentans à propos de ce projet de loi *primitif*, il fut proposé par une section d'opérer *l'emprunt par souscription dans les diverses localités du royaume*; mais il fut objecté, par la *section centrale*, que ce mode ne serait *parfaitement praticable* que *lorsque la rente belge aurait atteint le pair*. — Relativement à la fixation du taux de l'intérêt des bons, une section pensa qu'il fallait s'en rapporter à la prudence du ministre, qui est responsable : une autre section demanda la réduction du taux maximum d'intérêt à 6 p. 0/0, y compris les frais de négociation et de commission. La section centrale crut devoir préciser l'intérêt, et en ramener le taux à 6 p. 0/0 tout compris. — Quant à la disposition du projet qui reportait à 1840 l'action de l'amortissement, il fut donné pour motif que ce n'était guère qu'alors, (c'est-à-dire six ans après le début de l'exécution), que la route entière commencerait à devenir réellement productive; puisqu'en admettant son achèvement dans un délai de trois ans, il faudrait encore deux ou trois années avant d'en tirer les grands produits qu'on en attendait. Il était donc proposé de ne commencer le remboursement que six années après la levée de chaque partie du capital général, afin de ne jamais constituer l'État dans des avances. — Quant au principe même d'un remboursement,

on fit remarquer que les porteurs des obligations, lorsqu'ils sont assurés du paiement régulier des intérêts, n'attachent pas une bien grande importance à un remboursement rapproché, vu la difficulté qu'on éprouve souvent à faire des placemens avantageux. Toutefois on pensait qu'il fallait le prescrire, comme conforme à l'usage général, comme favorable à l'État par l'extinction graduelle de la dette au moyen d'un revenu spécial, et comme offrant en outre, aux souscripteurs, une plus grande garantie contre des événemens futurs.

Une section avait demandé que l'amortissement, au lieu d'être opéré au pair et par tirage au sort, eût lieu par rachat des obligations au cours des bourses du pays; mais cette proposition fut rejetée par la section centrale, comme rendant les conditions de l'emprunt moins avantageuses, en obligeant le gouvernement ou la commission qui le représenterait, à profiter toujours de la baisse des cours, qu'on lui supposerait d'ailleurs l'intention de favoriser, afin de se libérer plus facilement de la dette.

Il fut en outre proposé d'affecter annuellement 1 p. 0/0 au moins à l'amortissement du capital emprunté, et enfin au lieu d'établir que les dépenses annuelles seraient couvertes par les *péages*, on crut plus *logique* d'énoncer que les produits de la route serviraient à couvrir les dépenses annuelles.

Sur la question de savoir s'il y avait pour l'État, faculté et convenance d'affecter une garantie spéciale à l'emprunt, il fut dit que certaines clauses

souscrites dans des engagemens antérieurs faisant actuellement partie de la dette publique, portent, à la vérité, que le gouvernement assure aux prêteurs toutes les garanties, tous les priviléges *qui ont été* ou *pourront être* accordés pour les autres parties de cette dette; mais que ces garanties et ces priviléges ne concernent que les revenus généraux de l'État reposant sur les impositions et contributions de toute nature, mais nullement sur les revenus d'une entreprise particulière commencée par un fonds particulier. — On citait ensuite, à l'appui de cette opinion, l'exemple du produit des barrières, qui est affecté exclusivement, non-seulement à l'entretien des routes, mais encore à la construction des routes nouvelles : la faculté n'était donc pas douteuse, pensait-on. — Et quant à l'hypothèque spéciale, sans être d'une nécessité absolue, elle devait pourtant contribuer sûrement à amener les prêteurs à des conditions moins onéreuses.

Le projet primitif, amendé en tous ces sens, fut donc livré à la discussion; il en sortit transformé comme on le voit dans la loi promulguée, qui vient d'être citée.

A la Chambre des sénateurs, un membre avait fait observer que la dette flottante de Belgique était faiblement constituée ; qu'il fallait prévoir la difficulté des renouvellemens d'émission des bons du trésor, dans les circonstances difficiles qui menaçaient le pays ; si ces éventualités se réalisaient avant la négociation de l'emprunt, il en résulterait la suspension des travaux commencés, et un

grâce au succès des ingénieurs publics, et surtout à la scandaleuse débâcle des sociétés par actions, cette minorité s'est désillusionnée singulièrement des prétendus prodiges de l'esprit d'association ainsi compris.

L'exploitation des chemins de fer par l'État, comme l'a remarqué M. le ministre des travaux publics belge, peut être envisagée financièrement de trois manières :

1° Voir dans un chemin de fer un établissement d'utilité publique, sans s'inquiéter si les recettes couvriront les dépenses;

2° Les considérer comme une ressource financière ; et exiger en conséquence que les produits excèdent les frais :

3° Ou ne voir dans cet établissement ni une charge, ni un moyen fiscal, et lui demander uniquement les frais d'entretien et d'exploitation, et en outre l'intérêt et l'amortissement des capitaux de premier établissement.

Le ministre s'est arrêté à ce dernier système, comme à la détermination la plus prudente, du moins pour l'instant. Admis absolument et pour toutes les éventualités sociales, ce serait peu clairvoyant; car ce serait ne pas tenir compte de l'intérêt que l'État retrouve abondamment dans l'augmentation des impôts par suite de l'accélération des échanges et de l'augmentation des consommations soumises aux droits. Ce serait oublier que le service de la poste et des dépêches se faisant *gratis* par les chemins de fer, c'est autant à

porter en décompte au budget des dépenses générales du pays.

Pourquoi, d'ailleurs, ne pas traiter les chemins de fer comme on traite les routes royales? Le capital de premier établissement de ces dernières n'est nullement compris parmi les dépenses annuelles de leur exploitation par péage, ou de leur entretien.

L'habile ministre qui dirige aujourd'hui l'exploitation des chemins de fer n'est point tenu par l'esprit de la loi, ni par des précédens basés sur le vœu de la chambre.

Il pourra d'autant mieux s'éloigner à l'avenir de cette limitation étroite, s'il y a nécessité, que le principe a été posé par lui à une époque où l'assentiment à l'exécution par l'État lui était complétement acquis. S'il s'est empressé de garantir formellement aux chambres que ce ne serait point une *charge* pour le budget, c'est par pure confiance dans la prospérité future de l'entreprise. A cause de cette témérité, l'administration peut donc se croire engagée d'honneur; mais, dans la chambre et ailleurs, presque tous donnent sincèrement leur adhésion au mode d'exécution par l'État. En voyant la dilapidation et la cupidité des compagnies par actions, ils se félicitent du parti pris; en songeant qu'elles eussent sans doute porté des désastres analogues dans les grands travaux qui leur auraient été donnés en concession. Ils ne sauraient donc répugner à voir élargir la base financière. Combien les conditions ne seraient-elles pas plus dures, en effet, si l'industrie pri-

vée gouvernait les tarifs ? Certes il lui faudrait plus que ses dépenses ; plus que le 4 pour cent d'intérêt et le 1 pour cent d'amortissement. Elle ne verrait enfin qu'une ressource financière dans un chemin de fer, et laisserait croître son ambition avec ses revenus; tandis que l'État, abrité derrière les revenus indirectes successivement ajoutés à ses ressources par des transactions de jour en jour se multipliant, a pu borner, *une fois pour toutes,* ses désirs à l'équilibre des recettes et des dépenses.

Toutes les dépenses de premier établissement sont supportées par le fonds de l'emprunt. — A mesure que les sections sont livrées à l'exploitation, les recettes en sont versées dans les caisses du trésor public ; et, par conséquent, c'est sur les fonds du budget régulier des travaux publics que se prennent les dépenses d'entretien, de perception et de transport.

Cet entretien et cette exploitation de toutes les sections ouvertes constituent un service tout-à-fait à part de celui d'exécution, sous la responsabilité et la libre conduite d'un *directeur spécial,* mais conformément, cependant, aux prescriptions d'un réglement général, complet et fort remarquable. Chaque branche du service, chaque employé y a son Code. Le simple ouvrier, tout comme le plus élevé dans la hiérarchie, y lit ses obligations et ses droits, ses récompenses et ses peines, en style clair et simple.

C'est, sans contredit, le meilleur réglement de chemin de fer qui ait encore été fait dans les deux

mondes ; or, on le doit, non pas à quelqu'une des envahissantes compagnies d'Angleterre ou des États-Unis, mais à un gouvernement entrepreneur ; et cela devait être : comment, en effet, une compagnie se mettrait-elle en frais pour ce qui, à ses yeux, ne peut jamais être qu'un *accessoire*, une obligation onéreuse ? Le développement d'une ligne concessionnée ne peut guère être d'ailleurs assez considérable pour comporter le vaste ensemble et le personnel nombreux qui ont exigé cette codification.

Dans le chapitre suivant, à défaut du texte même, qui est trop étendu pour le citer en entier, j'extrairai tout ce qui fait connaître l'esprit de ce document.

V.

Réglement général du service d'exploitation du chemin de fer belge.

Le réglement de l'exploitation belge se présente comme l'ébauche assez avancée d'une vaste organisation du service des chemins de fer de l'État. C'est à ce titre qu'il me paraît mériter d'être connu dans ses généralités.

Cette sorte de charte des voies nouvelles est la coordination des dispositions successivement adoptées depuis l'ouverture de la première section, à mesure que les exigences du service naissant les appelaient. Elle n'a donc point été faite *à priori*, comme le sont trop souvent les productions de ce genre ; et elle s'offre forte déjà des épreuves d'une pratique de plusieurs années.

Ce réglement pourvoit d'abord au besoin d'unité dans l'exploitation générale, en nommant un directeur unique sous les ordres immédiats du ministre des travaux publics ; et, après avoir *rigoureusement prescrit à tout le personnel de porter l'uniforme sur les travaux*, et réglé tout ce qui se

rapporte à la *tenue de service*, son premier soin est d'instituer une *caisse de pensions* et une *caisse de secours*, dans l'intérêt du personnel des chemins de fer de l'État.

La caisse des pensions est instituée pour les veuves et orphelins des fonctionnaires et employés du chemin de fer, ayant une nomination royale ou ministérielle, sans faire partie du corps des ponts et chaussées. — Les fonctionnaires et les employés de l'administration centrale du département des travaux publics, qui n'appartiennent ni au corps des ponts et chaussées et des mines, ni à la marine de l'État, ni à l'administration des postes, participent aux charges et aux bénéfices de cette caisse, de la même manière que les fonctionnaires et employés du chemin de fer.

La caisse de secours est instituée en faveur des ouvriers employés par l'administration dans les différens services du chemin de fer.

La caisse des pensions se forme d'une retenue 1° de 3 p. 0/0 sur les traitemens de 5,000 fr. et au-dessus; 2° de 2 et 1/2 p. 0/0 sur ceux de 2,500 fr. à 5,000 fr.; 3° de 2 p. 0/0 sur ceux au-dessous de 2,500 fr. Quand un fonctionnaire monte en grade, le premier mois il ne reçoit que le traitement de son grade antérieur : la différence en plus est acquise à la caisse. — Il en est de même en cas d'augmentation de traitement sans promotion. — Tout fonctionnaire qui veut assurer, après son décès, la pension à sa femme ou à ses enfans orphelins, est tenu de verser à la caisse, outre la retenue ci-dessus, une somme égale au montant de la pen-

sion allouée à sa veuve. Ce versement se fait par dixième dans le terme de dix ans.

Tout membre promu à un grade supérieur à celui qu'il occupe, paie à la caisse, dans le délai de six mois, l'équivalent de l'augmentation de pension à laquelle sa femme aura droit par suite de son avancement. — Il en est de même, en cas d'élévation de traitement sans promotion. — Si la femme meurt sans enfans mineurs, tout fonctionnaire a droit au remboursement de sa contribution au moyen d'une suspension proportionnelle du versement de la retenue sur le traitement annuel. Si ce membre a des enfans mineurs, il ne sera remboursé que lorsque ceux-ci auront atteint l'âge de 18 ans. — Enfin, s'il meurt avant le remboursement intégral, l'excédant est acquis à la caisse. — Les veuves avec un ou plusieurs enfans mineurs ont droit à une pension correspondant à 20 p. 0/0 du traitement fixe du mari lors de son décès. — La pension des veuves sans enfans mineurs est de 16 p. 0/0. — Toute veuve qui contracte un nouveau mariage perd, pour elle-même, les droits à la pension. — Dans les trois jours qui suivent le décès d'un membre, il est compté par la caisse, à sa veuve ou à ses parens, 5 p. 0/0 de son traitement annuel pour subvenir aux frais de l'inhumation. — Il doit être justifié de l'emploi de 2/3 au moins de cette somme.

Le fonds de la caisse des secours se forme d'une retenue de 1 p. 0/0 sur les salaires des ouvriers. Les salaires sont portés intégralement dans les états de quinzaine. Les retenues s'opèrent en

moins payant, par les soins du régisseur comptable. — Des secours sont accordés sur les fonds de la caisse : 1° aux ouvriers rendus, momentanément ou à toujours, impropres au travail par des circonstances inhérentes au service du chemin de fer ; 2° Aux veuves et aux familles des ouvriers qui auraient péri par suite d'accidens survenus dans ce même service. — L'état de la caisse et la liste des secours sont affichés de trimestre en trimestre aux principales stations. Au commencement de chaque année, le ministre fait mandater, au profit de la commission du fonds de la caisse de secours, les sommes auxquelles la retenue de 1 p. 0/0 est présumée devoir s'élever pour l'année entière. — Tout ouvrier congédié, remercié, ou qui volontairement cesse de travailler au chemin de fer, perd tout droit à des secours, et ne peut prétendre à aucun remboursement de retenues. — Les secours sont accordés par le roi sur la proposition que lui fait le ministre, après avoir entendu le chef de service et la commission administrative. La quotité et la durée dépendent de la situation de la caisse et du taux du salaire de l'ouvrier.

Je ne crois pas que la sécurité qui est ici offerte à tous les rangs de fonctionnaires, soit de longtemps acquise au même degré au personnel des compagnies concessionnaires ; et j'aboutis encore à cette réflexion, que si l'industrie privée avait été substituée en Belgique, comme il s'en est peu fallu, à l'industrie *publique*, rien de cet ordre et de cette sollicitude signalée ne se fut manifesté.

L'administration des chemins de fer en exploitation comprend trois grandes divisions :

1° Le service de l'*entretien* et de *la police* de la route;

2° Le service des *moyens d'exploitation*;

3° Le service des *convois et des recettes.*

Elle sert en outre d'intermédiaire à l'*administration de la poste aux lettres.*

Chaque service a ses agens ; mais ces agens sont tous subordonnés, comme je l'ai déjà suggéré, au directeur de l'exploitation, seul en rapport avec le ministre. Il y a pourtant un autre fonctionnaire de ce service d'exploitation qui remonte directement au ministre : c'est le *régisseur comptable.*

Le personnel du *service de l'entretien* et de *la police* de la route se compose :

1° D'ingénieurs chargés chacun de l'ensemble du service d'une ou de plusieurs lignes;

2° De conducteurs dont un pour chaque section;

3° D'aides-conducteurs ou surveillans, un par chaque myriamètre environ d'étendue de la section, et résidant à pied-d'œuvre ;

4° D'un aspirant-conducteur chargé des écritures et de la comptabilité auprès de chaque ingénieur ;

5° De gardes-ponts;

6° De gardes-tunnels ;

7° De gardes-excentriques ;

8° D'aides-pontonniers;

9° De cantonniers;

10° D'ouvriers et ateliers, nécessaires aux travaux ordinaires ou aux réparations éventuelles.

Le service général *des moyens d'exploitation* qui a son siège principal à Malines, comprend cinq services :

1° Le service de locomotion;

2° Le service des ateliers de *montage et de grosses réparations* des voitures;

3° Le service des ateliers des Locomotives;

4° Le service des *stations*, les *approvisionnemens* et les fours à coke ;

5° Le service *du magasin central.*

Chaque service est dirigé par un ou plusieurs agens spéciaux sous les ordres immédiats du directeur général.

Outre les ateliers de grosses réparations de la station centrale de Malines, toutes les stations de relais le long du parcours général, sont pourvues d'ateliers spéciaux pour le petit entretien ou pour les réparations journalières.

Chacune de ces stations de relais est dirigé par un conducteur assisté d'un surveillant et d'un chef résidant à pied-d'œuvre; et chaque station d'approvisionnement intermédiaire à ces stations de relais, est confiée à un surveillant, résidant également dans la station ou dans le voisinage.

Le *personnel* du service des moyens d'exploitation se compose :

1° D'ingénieurs-mécaniciens chargés du service des locomotives et des voitures ;

2° De machinistes ;

3° De chauffeurs ;

4° D'un ingénieur ou d'un conducteur du service des stations et des fours à coke ;

5° De chefs de station spéciaux. Un dans chaque station de relai et dans chaque station intermédiaire, sous les ordres : 1° de l'ingénieur-mécanicien pour le service de locomotion ; 2° de l'ingénieur de la ligne, pour la construction et l'entretien des bâtimens et des dépendances de la ligne ; 3° de l'ingénieur ou du conducteur des stations, pour tout ce qui a rapport à ce service y compris la fabrication du coke.

6° D'un agent spécial du magasin central responsable des approvisionnemens, etc., confiés à sa garde ;

7° D'un chef des ateliers de grosses réparations, à la station centrale de Malines ;

8° De chefs d'ateliers, un par chaque station de relais.

9° De contre-maîtres dans les ateliers des diverses stations centrales et de relais ;

10° De gardes-freins attachés aux convois ;

11° De chefs graisseurs ;

12° D'ouvriers d'ateliers de construction et de réparation ;

13° De manœuvres-graisseurs, manœuvres aux locomotives et au transport du coke ; journaliers supplémentaires pour nettoyage des cours, etc.

Le service des convois et des *recettes* a *pour personnel :*

1° Un contrôleur en chef, chargé de l'ensemble

du service des convois et des recettes sous les ordres immédiats du directeur ;

2° Des contrôleurs ou contrôleurs-adjoints ; — Un pour une ou plusieurs lignes ;

3° Des receveurs : — Un par chaque bureau ;

4° Des commis et gens de service attachés en plus ou moins grand nombre à chacun des fonctionnaires ci-dessus ;

5° Des officiers de police ; — un dans chaque station principale, — et un ou plusieurs officiers de police-adjoints, selon l'importance de la station ;

6° Un chef-garde-convoi et des gardes-convoi pour accompagner et surveiller les convois ; — et un premier chef-garde-convoi à la station centrale ;

7° Des ouvriers pour le nettoyage et la manœuvre des voitures, pour le chargement et le déchargement des effets des voyageurs (1).

Le salaire des ouvriers employés à l'entretien du chemin ; celui des cantonniers, des gardes-barrières, des gardes-tunnels, des préposés au service des excentriques et des ponts mobiles, sont réglés par section de route et par quinzaine, sur états d'émargement dressés par le conducteur et visés par l'ingénieur pour être acquittés par les soins du régisseur-comptable.

Il en est de même du paiement des ouvriers employés dans les ateliers d'exploitation et du

(1) Voir la note 2 à la fin du volume.

matériel des transports, ainsi que dans le service des convois et recettes.

En général, le paiement est fait à la fin de chaque quinzaine, en présence du conducteur ou du surveillant des services respectifs, qui a dressé les états, par les soins du régisseur-comptable ou de son délégué.

La journée est de dix heures de travail effectif, ou de deux heures et demie par quart, pour toute nature d'ouvrage indistinctement. Les ouvriers ont une heure pour dîner, une demi-heure pour déjeuner et une demi-heure pour goûter.

Le prix de la journée de travail des ouvriers dans tous les services de l'exploitation du chemin de fer, est réglé d'après un tableau du *minimum* et du *maximum*, arrêté par le ministre pour chaque catégorie, et communiqué au régisseur comptable.

La *perception* s'opère au moyen de feuilles à souches de différentes couleurs d'après l'espèce de voiture.

Ces feuilles sont transmises par le ministre au contrôleur, qui en tient compte, et qui les délivre aux receveurs après les avoir paraphées et timbrées ; les receveurs délivrent aux voyageurs les billets détachés des souches. — Après chaque départ, le receveur enregistre les billets délivrés, et chaque jour il remet les souches au contrôleur qui vérifie si le nombre des billets détachés correspond fidèlement à la somme reçue dans la journée. — Les versemens se font par les rece-

veurs chez les agens du caissier de l'État le lendemain de la recette.

Trois fois par mois (tous les dix jours) le contrôleur dresse un état détaillé, par bureau, des recettes et du mouvement des voyageurs. Ces états, appuyés des récépissés des versemens opérés chez le caissier de l'État, sont transmis au ministre des travaux publics; celui-ci, après les avoir vérifiés, les adresse au ministre des finances, qui les compare avec les comptes des recettes de la trésorerie et en accuse réception. Enfin, comme dernier gage de bonne gestion, on insère ces états, tous les mois, dans le *Moniteur*.

Le transport des dépêches sur le chemin de fer est considéré comme distinct du transport hors du chemin. — Les dépêches sont apportées à la station d'expédition par des agens de l'administration des postes. — Elles sont reçues par les agens chargés du bagage. — A la station de destination, elles sont délivrées au courrier chargé de les recevoir. — Durant le trajet sur le chemin de fer, elles sont confiées à l'un des gardes-convoi spécialement désigné à cet effet. — A Malines, lieu de station centrale ou de raccordement des diverses lignes, il y a un bureau particulier où se fait le *répartiment* des dépêches dans les différentes directions. — Dans certaines localités, le ministre des travaux publics est autorisé à charger les receveurs du chemin de fer, du service de la poste aux lettres, en qualité de distributeurs ou de percepteurs. Ces bureaux sont ce qu'on appelle des bureaux *mixtes*. Le ministre est égale-

ment autorisé à faire placer, partout où les besoins du service l'exigeront, une succursale du relais de poste le plus voisin d'une station.

Le *régisseur comptable* correspond directement avec le ministre. Il n'est ouvert de crédit qu'à ce régisseur, qui n'effectue de paiement que conformément aux instructions spéciales du ministre; et par là, on ôte tout prétexte aux soupçons de malversation ou de connivence.—Il importait, en effet, de rendre ce fonctionnaire indépendant du directeur de l'exploitation, à peine de constituer ce dernier, juge et partie dans la question la plus délicate : celle des finances.—Le régisseur comptable liquide toutes les dépenses effectuées *par régie* pour l'entretien, la police et l'exploitation de la route, ainsi que les dépenses urgentes pour construction et réparation du matériel d'exploitation.

Les fournitures sont liquidées sur demandes de paiement soumises au visa *préalable* de la cour des comptes, ou d'après mandats émis par le régisseur sur les crédits qui lui sont ouverts à charge de régularisation. Ces demandes de paiement du département des travaux publics, et ces mandats du régisseur sont toujours dressés au nom des créanciers réels de l'État. Les mandats de toute nature sont remis aux parties intéressées par le comptable ou son délégué. — Les états de fournitures ne sont admis en liquidation par le régisseur, qu'autant que, ces fournitures font l'objet de marchés ou de soumissions approuvés ou autorisés préalablement par le ministre des travaux

publics. — La liquidation n'est opérée que sur la présentation d'un certificat de paiement du directeur. — Cependant une fourniture qui n'a point fait l'objet d'une soumission ou d'un marché approuvé et autorisé, peut être liquidée par le régisseur sur l'ordre spécial et par écrit du ministre.

Le paiement des ouvriers et préposés de tous les services de l'exploitation, par le régisseur ou son délégué, a lieu directement et à pied d'œuvre, sur états de quinzaine, dressés par les agens sous les ordres desquels les ouvriers sont placés; et visés par les agens supérieurs dans la hiérarchie, le directeur compris. — Les états de journées ou salaires doivent toujours être dûment quittancés par chacune des parties prenantes.—Les ouvriers et les préposés qui ne savent point écrire sont tenus d'apposer leurs croix ou marque sur l'état; et la sincérité de cette marque est attestée par deux témoins présens au paiement.

Enfin toutes pièces de dépenses quelconques liquidées par la régie du chemin de fer, sont soumises ensuite à la vérification définitive de la cour des comptes. Jusque-là, aucune opération n'est censée consommée.

Tout fonctionnaire est tenu à une subordination entière envers le grade, le rang, ou la classe supérieure. Il doit le salut à son supérieur et celui-ci est tenu de le lui rendre. — Tout ordre doit être exécuté ponctuellement et au moment prescrit. — Chaque agent est responsable dans l'ordre de ses devoirs : le directeur envers le ministre; les

chefs des branches principales du service envers le directeur ; les chefs des services secondaires envers les chefs des branches principales, et ainsi de suite.

Est réputée *faute*, toute inobservation de réglemens, tout acte non-seulement de maladresse, mais d'imprévoyance.

Toute faute suppose un coupable.

Les punitions sont : la privation des jours de repos ; — La retenue, la privation ou la réduction des indemnités et des supplémens de traitement ; — La suspension des fonctions avec retenue ; — La destitution ou le renvoi.

Un *livre d'ordre* mentionnant les punitions est tenu à la direction de l'administration pour ce qui concerne les fonctionnaires et les employés ; et, en ce qui concerne les ouvriers et les gens de service, à la station où ils sont employés.

Toute proposition d'avancement, d'indemnité ou de récompense est accompagnée d'un extrait du livre d'ordre.

Tout *travail extraordinaire*, tout *acte de zèle* et *de dévouement* en dehors des règles ordinaires est RÉCOMPENSÉ. La récompense est ou une *indemnité*, ou un *supplément de traitement ou de salaire*.

Dans chaque bureau du chemin de fer, il y a un *registre d'ordre* du service intérieur des bureaux ; et un registre coté et paraphé, sur lequel les voyageurs peuvent consigner leurs plaintes ou leurs observations.

Tel est, en substance, le réglement réellement

appliqué et suivi jusqu'à ce jour sur le chemin de fer belge.

Et sur les 64 lieues de chemin de fer en tout sens, auxquelles vont incessamment s'en ajouter 18 autres, le personnel obéit à une seule et unique impulsion. On y a le même réglement, le même poids, la même mesure; en d'autres termes, il n'y a qu'un tarif; qu'un chef, qu'une hiérarchie, qu'un propriétaire; il n'y a qu'une caisse, qu'un receveur et qu'un payeur: c'est l'État. Il n'y a qu'un intérêt, c'est celui du public, du commerce, de la nation entière.

Supposez, au lieu de cette organisation vaste et compacte, une et nationale, supposez les dix sections présentes, et toutes celles à venir, fragmentées en autant de lignes particulières, en autant de concessions, et, par conséquent, en autant d'intérêts, de directions, de tarifs, de propriétaires, qui tous seraient là, jaloux et insatiables, pour leur intérêt privé avant toutes choses; qui entendraient cet intérêt chacun à sa manière; qui supporteraient isolément les vicissitudes fatales d'où peuvent résulter les plus grandes inégalités entre les produits et les bénéfices nets des diverses sections!... Voyez, par la pensée, manœuvrer, s'agiter et se débattre toutes ces petites puissances cupides, à leur corps défendant, en présence du public commerçant et industriel, qu'ils attendent à son passage sur leurs terres!... Et dites où est le bien, où est le mal!

VI.

Organisation provisoire du service des marchandises sur le chemin de fer belge.—Imperfections de cette organisation.—Libre parcours, admis en principe.—Ce qu'il faut en penser.

L'administration ajoute chaque jour au matériel du transport, des marchandises; ce service attire assez rapidement vers lui le mouvement de circulation des grandes maisons de roulage et d'expédition, ainsi que celui des messagistes. Déjà même il en aurait absorbé une forte portion, si la plupart de ces maisons n'avaient d'anciens engagemens à remplir envers leurs rouliers, etc. Les mois d'hiver surtout seront productifs, avec leurs glaces et leurs dégels, qui interdisent tantôt les canaux, tantôt les routes pavées. Mais une autre cause, qui retarde l'affluence générale de ces transports, c'est le taux relativement trop élevé du tarif pour certains articles. Ainsi les nombreuses importations d'épiceries et d'autres denrées coloniales ou exotiques continuent à suivre les canaux entre Anvers, Bruxelles et la Flandre occi-

dentale; parce que le commerce devrait payer 26 f. là où il n'en paie que 8 ou 10; peut-être aussi l'administration ne maintient-elle cette inégalité qu'afin de se donner le temps de construire ses waggons et d'achever ses doubles voies.

Néanmoins, et malgré son inévitable prospérité future, ce service s'organise timidement et peut-être sur une mauvaise base. Il est vrai qu'on ne donne à tout ce qui se fait en ce moment que le caractère provisoire; et qu'on essaie plus qu'on ne statue; mais, si l'on est dans une voie fausse, c'est déjà trop que des précédens et des habitudes de six mois ou un an. Or, l'administration a trois tarifs des marchandises et quatre modes de transport.

1° Un tarif des *marchandises de diligence et des bagages* (dont le poids dépasse 20 kilogrammes; car chaque voyageur a droit au transport gratuit de 20 kilogrammes).

2° *Tarif provisoire pour la location de waggons sur toutes les lignes.*

3° *Tarif provisoire pour le transport des marchandises par convoi à petite vitesse.* — Les modes de transport sont :

1° *Les convois ordinaires*, pour bagages ou marchandises accompagnés du voyageur.

2° *Les convois ordinaires*, pour location régulière de waggons.

3° Les convois *alternatifs*, pour location irrégulière.

4° Les convois *spéciaux*, marchant à petite vitesse.

L'administration se donne ici un rôle fort commode : Dans toutes les hypothèses, le transport des marchandises s'effectue aux risques et périls de l'expédition. L'administration n'assume la responsabilité ni des avaries, ni des pertes, quelle qu'en puisse être la cause. Le chargement et le déchargement aux stations sont abandonnés aux soins de l'expéditeur. Ils s'opèrent sous la direction de son agent et sous la surveillance d'un employé de l'administration. Mais ce n'est point là ce qui accuse le plus l'imperfection de ce service : les trois tarifs offrent des chances singulièrement inégales au *public* et aux *maisons d'expédition :* et ils tendent visiblement à introduire et à consacrer un monopole de fait au profit des intermédiaires parasites de roulage et de circulation, et au grand préjudice des *particuliers*.

En effet, le réglement (1) porte que la *location par abonnement* assure : 1° Le départ *immédiat* par convoi public ordinaire ; 2° La faculté de modifier le chargement aux stations de passage, et même si un ou plusieurs des waggons ainsi loués n'ont qu'une charge incomplète au départ, le locataire peut la compléter aux stations de passage ; il lui est également loisible d'y changer les marchandises formant la charge.

Si la location est *irrégulière ou alternative*, alors l'expédition n'est plus assurée que dans les trente-six heures ; et c'est l'administration seule qui désigne le convoi par lequel le waggon loué sera ex-

(1) Voir la note 3 à la fin du volume.

pédié; toutefois, dans ce cas, on peut encore compléter ou changer le chargement aux stations de passage.

Pour les *convois spéciaux* de marchandises, la charge d'un waggon loué est de quatre tonneaux; et il n'est pas admis de fraction *inférieure à un tonneau.* Ces convois spéciaux marchent d'ailleurs à petite vitesse.

Quant aux bagages des voyageurs et aux marchandises dont-ils peuvent être accompagnés, il sont transportés par les convois publics ordinaires, *pourvu* qu'ils n'excèdent pas le poids de *cent cinquante* kilogrammes. Toutefois, quand le *chargement n'occasionne aucun inconvénient ou aucun retard,* le receveur est *autorisé* à admettre pour chaque voyageur jusqu'à concurrence de mille kilogrammes: mais cette faculté n'est accordée que pour les trajets de station principale à station principale. Or, sur vingt-cinq stations, il n'y en a que onze qui soient dites stations principales (1); voilà donc que le public voyageur des quatorze stations ordinaires est privé de cet avantage, tandis que *les expéditeurs abonnés régulièrement,* ont la faculté entière non-seulement de décharger, mais

(1) Ce sont Bruxelles, Malines, Anvers, Termonde, Gand, Bruges, Ostende, Louvain, Tirlemont, Waremme et Ans. Les stations intermédiaires, c'est-à-dire celles où l'on ne s'arrête que pour prendre ou descendre les voyageurs, et où il n'y a ni bureaux de recettes, ni gares de stationnement, ni magasins, sont Vilworde, Duffel, Vieux-Dieux, Capelle, Malderen, Wetteren, Landeghem, Aeltre, Blomendael, Jabbeke, Haeght, Vertrick, Landen et Fexhe.

de charger à ces quatorze stations de passage. Il faut ajouter que les particuliers sont ici astreints à avoir chargé leurs marchandises et bagages une heure avant le départ, tandis que pour les locataires journaliers il n'est rien prescrit à cet égard.

Il est donc évident que déjà tout semble combiné par l'administration pour décourager les expéditeurs particuliers et pour les obliger à recourir à l'intermédiaire des maisons de roulage, locataires réguliers de waggons.

Mais c'est surtout dans la fixation des tarifs divers que cette intention devient manifeste.

Ainsi, tandis que le particulier qui voyage et qui est pressé de voir arriver sa marchandise de diligence, ou ses bagages, devra payer 42 francs pour le transport de mille kilogrammes de Bruxelles à Ans, il n'en paiera que 18 fr. 60 c. pour le même trajet et par le même convoi, s'il s'adresse aux maisons d'expédition abonnées! Et encore ce transport au prix de 42 francs, est-ce dans l'hypothèse qu'il plaise au receveur de lui accorder l'expédition de plus de cent cinquante kilogrammes. Enfin au-delà de mille kilogrammes, le receveur même ne pourrait ordonner l'expédition. Sans doute le particulier à encore le recours des convois spéciaux, mais c'est à la condition qu'il ne soit pas pressé dans son expédition et qu'il ait à expédier au moins *un tonneau;* or, il devra payer ici 15 francs pour mille kilogrammes, tandis que par les convois à grande vitesse et *immédiats*, les maisons abonnées n'en paient que

18 fr. 60 c.! comment justifier tant d'inégalités!

J'ai dit que le chargement et le déchargement des marchandises se font aux frais des expéditeurs; je dois ajouter qu'ils peuvent y commettre les ouvriers des stations, mais sans que l'administration en soit aucunement responsable; ils paient, dans ce cas, 1 franc pour le chargement, et 50 centimes pour le déchargement de chaque tonneau.

Le déchargement doit s'effectuer dans les vingt-quatre heures de l'arrivée. A défaut, il est prélevé un droit de 10 francs par waggons et pour chaque jour que le waggon reste chargé.

L'enlèvement des marchandises doit avoir lieu dans les quarante-huit heures: passé ce délai elles paient pour frais de magasinage, le droit d'un franc par tonneau de poids ou par mètre cube de volume et par jour, sans que *néanmoins l'administration soit responsable de leur conservation.*

Comme condamnation de ces dernières dispositions, il suffit de dire qu'en Angleterre, l'administration se contente d'avertir par une lettre les personnes auxquelles les marchandises sont destinées; et de les *inviter* à les faire prendre le plutôt possible.

Enfin, comme si l'administration belge avait peur de favoriser le mouvement des richesses, elle défend de recevoir des marchandises après le coucher du soleil.

Ce qui frappe au-dessus de tout dans ces dispositions, c'est l'absence complète d'un service pour la prise et la remise à domicile, des mar-

chandises, des colis et paquets de tout poids et de tout volume. Par cela seul, le but principal du transport sur les chemins de fer est manqué.

Si ce régime devait durer, il perpétuerait un énorme gaspillage de temps, d'efforts et d'argent. Ce n'est pas là l'expédient qu'indiquait la nature même des grandes directions d'ensemble et le mécanisme absorbant des trains de waggons immenses. On s'attendait bien plutôt à voir s'organiser avec simplicité et économie une circulation modèle, inouie. Au lieu de cela, il va donc se former une complication nouvelle : on souffrira, de nouveau, des intermédiaires parasites dans le mouvement des richesses. Tandis que l'économie conseille d'aller de l'atelier de production à la consommation, par la voie la plus directe, les utilités diverses iront d'abord à la maison de roulage la plus voisine des stations du chemin de fer, laquelle les portera avec son matériel sur les waggons de l'administration de l'État; et de rechef, à la station d'arrivée, des maisons expéditionnaires viendront les décharger, pour de là les transporter dans leurs magasins ou à destination. N'est-ce pas là l'ancien régime des chariots et des charrettes, et du morcellement avec toutes ses lenteurs et tous ses *faux frais?*

Il semble que l'administration belge ait peur de ce qui économise et simplifie. — Si toutefois c'était un régime transitoire, l'on pourrait y voir justice et prudente réserve; et je crois qu'en effet, l'administration a été dirigée par des motifs avouables, mais de l'ordre des demi-mesures.

Elle ne se fait pas expéditionnaire à domicile pour plusieurs raisons.

1° La justice veut que l'on ménage les intérêts de l'industrie des transports ordinaires, qui éprouveraient une ruine entière et subite si l'État se substituait brusquement à elle dans les divers momens de l'acte du transport principal et à domicile.

Cependant la transition peut s'abréger beaucoup plus qu'on ne pense, sans nuire sensiblement à l'industrie établie des roulages. Cette industrie se reportera facilement vers les lieux où va se manifester infailliblement un mouvement nouveau de circulation. Déjà dans une foule de localités jusqu'ici sans débouchés suffisans, sur un rayon étendu, les objets de consommation prompte, ou destinés à de longs transports, convergent tous vers les chemins de fer, et il y a sur ces points insuffisance des moyens ordinaires de transports. Par conséquent les anciens établissemens d'expédition s'organiseront pour ces besoins nouveaux, et y retronveront une grande partie de leurs profits accoutumés.

2° La prise et la remise à domicile, et la comptabilité immense qui en résulterait, nécessiteraient un personnel comparable à un régiment; on aurait donc créé des positions à une foule d'hommes et de familles qu'on ne pourrait licencier un jour, si l'organisation n'était pas définitive; c'est-à-dire si la tendance des sociétés modernes n'était point à la régularisation du mécanisme et des relations industriels sous la direction ou le contrôle de l'État.

Afin de temporiser, l'État, dit-on ici, n'a peut-être rien de mieux à faire que de mettre en adjudication publique le service du transport extérieur et de la prise à domicile. En posant un terme court aux adjudications, il se réserverait la faculté, à la fin du bail, de changer de système ; tandis que s'il débutait par se créer un personnel *ad hoc*, les adjudicataires n'en accepteraient pas volontiers l'hétage.

Cet expédient a l'inconvénient grave de constituer un monopole *particulier*. L'impartialité veut alors qu'on laisse les choses telles qu'elles sont ; c'est-à-dire la faculté, pour tous, de se faire intermédiaire entre le public et l'administration.

3° On objecte aussi que la comptabilité financière s'oppose à ce que les employés de l'exploitation soient chargés de la recette à domicile. En Belgique, il est généralement d'usage que les négocians chargent les diligences de remettre à domicile des paquets et des marchandises en retour d'une somme préfixée qu'on les autorise à recevoir. — Les receveurs du chemin de fer seraient donc conduits à manier ces fonds d'une manière irrégulière ; car les sommes de cette origine ne pourraient être versées dans les caisses de l'État ; il y aurait nécessité de créer des mandats, enfin l'on arriverait à une responsabilité délicate devant laquelle on recule pour l'instant. Il semble cependant qu'il serait facile d'innover administrativement à cet égard, et qu'il y aurait peu d'inconvénient à refuser ces recettes-là, en se bornant à la remise simple. En Angleterre, le transport à domi-

cile se pratique sans le moindre embarras. L'administration du chemin de fer de Saint-Germain a également un personnel pour cela. — Il faut qu'il y ait ici des raisons que l'on n'est pas pressé de faire comprendre.

Ce qui étonne davantage, c'est que l'administration hésite à proclamer le principe de sa responsabilité dans le trajet des marchandises sur ses lignes. Elle voudrait assimiler ce service à celui des bateaux à vapeur, qui ne répond pas des naufrages et qui présuppose une assurance spéciale contre les risques de mer ; mais l'État ne pourra éviter cette conséquence du rôle d'expéditionnaire-circulant : et sa responsabilité existera de fait dès le premier sinistre de ce genre, qui n'aura pas le caractère de force majeure.

Je crois, en résumé, que l'on veut agir avec réserve, afin de ne point faire d'*école* dans l'essai ; mais je ne vois dans cette organisation, ni sagacité, ni décision.

J'oubliais de dire que, dans le cas d'expédition par tonneau, les bureaux donnent un reçu constatant le dépôt, avec le numéro d'ordre d'inscription de chaque colis. — Dans le cas où la charge d'un convoi serait complétée avant que les dépôts fussent épuisés, ce qui est presque impossible, les marchandises les premières inscrites partiraient en totalité ou en partie jusqu'à concurrence de la charge entière du convoi. Par ce moyen bien simple la faveur n'a guère de chances.

Il a été question d'*affermer* l'exploitation totale

des chemins de fer de l'État par adjudication publique. Les raisons plus ou moins spécieuses n'ont pas manqué pour faire repousser cette idée. L'incertitude, la lenteur de l'action politique et matérielle du gouvernement en temps de guerre ou d'émeutes; le transport des troupes, exposé à être contrarié ou ralenti par l'intérêt privé : — Un rail brisé ou dérangé à *dessein* par des fermiers ennemis du pouvoir; — Un machiniste de mauvaise volonté, etc. — Et puis, un fermier ne pourrait fournir assez de waggons à la fois sans grand dommage pour lui dans les points dégarnis de ses lignes; ou bien, l'État serait obligé à des sacrifices hors de proportion pour l'indemniser.

Une dernière raison, qui comprend toutes les autres et qui me paraît plus solide, c'est qu'en Belgique le public pense qu'une compagnie fermière, ou autre, exploiterait dans son intérêt exclusif, tandis que l'administration exploite dans l'intérêt du pays.

Le grand nombre de barrières et de gardes-barrières que nécessite la traversée à niveau des routes et des chemins vicinaux, si multipliés en Belgique, a fait critiquer ce mode de traversée comme moins économique, en définitive, que les rampes et les ponts; cette critique n'eut point été faite si l'on avait réfléchi que les gardes-barrières et les barrières elles-mêmes pourront être supprimés un jour, alors que le peuple si compacte des abords du chemin aura *fait son éducation*, en se familiarisant avec le mécanisme des locomotives et des rails. Un sifflement de la locomotive

annoncera l'arrivée du convoi, et le champ sera libre, comme on fait au signal du pas d'un cheval au galop. En Angleterre, où cette éducation était acquise, pour ainsi dire d'avance, tant le génie des machines y est foncier, il n'y a ni barrières, ni gardes, et cependant l'on n'y enregistre pas plus d'accidens pour cela. C'est donc affaire de temps et d'habitude.

Quant *au libre parcours*, il est admis en principe; mais il n'existe pas en pratique : il n'en est même pas question. La Belgique n'offre donc aucun enseignement à cet égard, si ce n'est que, comme ailleurs, le temps n'y est pas encore venu où les avantages et même la nécessité de cette liberté se feront sentir. D'ailleurs, cette nécessité existât-elle, que, d'une part, l'enfance du mécanisme, le peu de confiance et de présence d'esprit des machinistes; et de l'autre, les craintes du public, en feraient encore une question inopportune dans l'application. Toutefois, elle est à mettre sérieusement à l'ordre du jour, en prévision de l'avenir, qu'on ne saurait faciliter de trop longue main.

Quelques personnes prétendent qu'il y aura toujours un grand obstacle au libre parcours dans les chances nombreuses d'accidens par les rencontres imprévues; rencontres qui seraient dues à des retards forcés sur la même direction et surtout à des brouillards épais. En Angleterre, le plus grand nombre des sinistres de ce genre se rapportent, dit-on, à ces rencontres.— Mais si l'on considère l'avenir, on conçoit comment les machinistes se-

ront assujétis à des précautions particulières en temps de brouillards, et combien une longue familiarité des locomotives leur permettra de les gouverner à volonté, tout comme un bon cavalier modère un coursier fougueux au milieu de la foule dans nos cités. Je remets à aborder pleinement cette question en un lieu plus à propos. Pour l'instant, je me borne à ces deux considérations: — le parcours privé, quoiqu'il arrive, sera toujours une complication de ressort, superflue dans l'économie de la circulation, et contre laquelle la merveilleuse concentration des grands véhicules à vapeur est précisément faite. Pourquoi tant de mécanismes en jeu, quand un seul peut remplir la fonction générale avec liberté et avantage pour tous? Tel qu'il est aujourd'hui en Belgique, le parcours est comme un monopole dans les mains de l'État; mais qu'importe, si l'État ne peut user du privilége que dans le plus grand intérêt de tous? Or, la représentation de tous, étant l'attribut incontesté des chambres, elles ont donc seules le pouvoir (et elles l'ont toujours) de prévenir l'abus ou de le faire cesser, en modifiant le ministère dans le sens des volontés de la majorité. — J'ajouterai que dans l'hypothèse d'une compagnie concessionnaire, ce serait autre chose, et que le monopole dégénèrerait vite en partialités et en abus de toutes sortes; car les pouvoirs représentatifs ne peuvent exercer incessamment une action directe sur l'industrie privée, à moins qu'ils ne la rendent esclave et ne lui imposent des tarifs à volonté et des réglemens compliqués à l'extrême.

VII.

Tendances rétrogrades.

Nous venons de voir un ensemble assez satisfaisant d'innovations ou de perfectionnemens dans l'administration belge, et surtout nous l'avons vue animée d'un esprit tout nouveau, du moins dans le personnel spécial de son chemin de fer; malheureusement des efforts, qui n'ont pas été sans succès, ont toujours été faits au cœur même de l'administration pour rétrograder vers le régime de la routine, avant que les ingénieurs affranchis eussent donné lieu à de solides griefs contre un état de choses qui avait valu des résultats inespérés.

Cette tendance tracassière, qui paraît provenir de l'administration centrale, est due plutôt à une portion des membres principaux du corps des ponts et chaussées, et remonte à l'origine de l'entreprise des chemins de fer. Déjà, en février 1837, dans leur rapport au ministre, rapport qui a été lu aux chambres et imprimé par ordre, les ingénieurs du premier établissement, à qui, de l'aveu

de tous, la Belgique doit de posséder son chemin de fer, se plaignent hautement de ces influences sourdes.

« Cet heureux résultat, disent-ils, qui vient »donc confirmer le bienfait attaché à l'*exécution* »des grands travaux d'utilité publique *par l'État,* »et qui engagera probablement les gouvernemens »voisins à suivre la même marche.... nous pen- »sons, Monsieur le ministre, et nous croyons ne »pouvoir nous dispenser de vous le dire, *c'est uni-* »*quement au mode d'exécution et d'entreprise adopté* »qu'on le doit; mode d'exécution et d'entreprise »que votre département a bien voulu admettre »jusqu'ici sur nos propositions, malgré les con- »tradictions et les critiques que toute innovation »rencontre naturellement en principe, et que la »nôtre éprouve encore.

»C'est au choix d'un *personnel spécial*, c'est au »*système économique* de nos ouvrages, aux *borde-* »*reaux de prix,* qui font la base de nos adjudica- »tions, et même à l'adoption, *sans adjudication*, »de *marchés particuliers* pour certaines fournitu- »res; à l'emploi, dans certain cas, d'une *régie* »*judicieuse ;* enfin c'est aux conditions *inusitées*, »introduites dans nos cahiers des charges, c'est à »l'ensemble de ces modifications, contraires à la »*routine,* que l'on doit l'économie évidente et la »promptitude obtenues dans les travaux qui nous »ont été confiés.

»Pense-t-on que si l'on avait été obligé de sui- »vre, pour l'établissement du chemin de fer, les »formalités administratives ordinaires des autres

»travaux publics, *impuissantes pour le bien, im-* »*puissantes contre le mal;* pense-t-on qu'on aurait »obtenu d'aussi prompts, d'aussi beaux résultats: »en moins de trois années, des travaux effectifs »pour près de quinze millions!

»Et cependant, nos ouvrages, parmi lesquels plusieurs d'une importance majeure: le pont de »Duffel, de 80 mètres de longueur, coupé par un »large passage pour la navigation à voile; le pont »si hardi jeté sur la Dyle, d'une économie sans »exemple; la galerie souterraine de Cumptich, »de 900 mètres d'étendue, exécutée à travers le »terrain le plus difficile, en moins d'une année, »sont construits de manière à n'avoir pas à crain- »dre la comparaison avec les meilleurs ouvrages »existans, projetés et exécutés par l'administra- »tion des ponts et chaussées. . . . .

. . . .

»En créant pour la direction des travaux du »chemin de fer une organisation spéciale, l'arrêté »royal a réellement donné à cette entreprise na- »tionale toute l'impulsion que son importance »commandait.

»*Tant qu'on a marché dans l'esprit de cet arrêté,* »*les résultats les plus satisfaisans furent obtenus; si* »*parfois cette impulsion s'est trouvée ralentie, c'est* »*que la routine cherchait à reprendre son ascen-* »*dant.*

»Mais qu'on ne croie pas qu'en débarrassant »l'administration du chemin de fer des entraves »qui auraient gêné son action, on ait pour cela

»abandonné *sans contrôle ni surveillance* des tra-
»vaux considérables.

»Chaque section, chaque service spécial, cha-
»que ouvrage important est confié à un ingénieur
»résidant sur les travaux, assisté de conducteurs
»et de surveillans bien rétribués et en nombre
»suffisant.

»Ces chefs de section ou de service, qui ont
»dressé les plans et devis d'exécution, discutés et
»arrêtés avec eux à la direction centrale, sont
»exclusivement chargés des métrés et réceptions
»dont les procès-verbaux servent de base à la dé-
»livrance des certificats de paiement auxquels ces
»pièces justificatives restent toujours annexées.

»Pour le contrôle de la direction, pour l'exa-
»men de nos projets et l'inspection de nos tra-
»vaux, l'administration a tous les élémens,
»tous les moyens nécessaires : sur toutes les
»questions d'art importantes, des commis-
»sions d'ingénieurs, ou l'inspecteur général des
»ponts et chaussées, furent consultées ou enten-
»dues.»

Malgré ces protestations, l'opposition à la direction unique des deux ingénieurs fondateurs, n'en a pas moins continué. On éleva haut l'inconvénient d'un régime de liberté, pourtant fécond jusque-là, qu'on appelait de l'arbitraire. Dès-lors les pleins pouvoirs furent retirés un à un à MM. Simons et de Ridder. — On leur associa, pour la construction du chemin, précisément les trois ou quatre ingénieurs en chef et inspecteurs opposans, qui, depuis, trouvèrent indispensable qu'on leur

laissât à leur tour les coudées franches pour le rôle actif dont ils venaient d'être revêtus. En même temps un arrêté ministériel replaça les travaux du chemin de fer sous le contrôle de l'inspecteur général des ponts et chaussées; mais ce contrôle demeure illusoire : les directeurs de la construction et de l'exploitation des chemins de fer étant toujours sous les ordres immédiats du ministre, et continuant de correspondre directement avec lui pour tout ce qui concerne leur service spécial.

Il est vrai, cependant, que leurs projets sont maintenant renvoyés à l'examen de commissions d'ingénieurs, présidées ordinairement par l'inspecteur général; mais, comme elles sont toujours composées des divers directeurs du chemin de fer, il arrive que ces directeurs sanctionnent tour à tour et réciproquement leurs projets et leurs évaluations respectifs, ce qui les dégage malheureusement de la responsabilité entière qui pesait sur eux antérieurement, tout en leur laissant à peu près la même liberté d'action et la même initiative qu'au début. Seulement le ministre exige maintenant des études plus complètes, des devis et des plans plus détaillés avant la mise en adjudication, et il tend à ce que la concurrence, par cette mise en adjudication, devienne le cas général pour toutes les fournitures et entreprises. Les bureaux du ministère, de leur côté, paraissent vouloir à tout prix, plus d'ordre, plus de régularité et d'économie dans la *direction de l'exploitation.*

C'est qu'en effet, de la bonté et des résultats de cette direction dépend le sort des chemins de fer.

Il importe peu ce qu'ils auront coûté de premier établissement, si le personnel, si les moyens de perception, si l'entretien, si les ateliers, si les achats sont combinés pour la gestion la plus économique et la plus probe possible.

Les recettes et les dépenses pivôtent sur cette direction : c'est tout dire. Les dépenses se divisent et se subdivisent en une infinité de détails, sous mille formes; et elles sont de nature à n'être atteintes que très difficilement par un bon contrôle. Il reste à introduire dans l'exploitation devenue régulière, un système d'adjudication et une publicité dans les petites fournitures, qui rendent impossibles, non pas seulement les prévarications de la part des directeurs et de leur personnel, mais jusqu'aux soupçons de ce genre. Il faudra également faire jour aux combinaisons plus judicieuses et plus libérales pour le transport des marchandises et pour perpétuer l'esprit d'amélioration dans l'ensemble; car il s'agit du transport de la population, du roulage et de la messagerie générale du royaume entier. C'est peut-être parce que cette nécessité se fait sentir, et que l'administration centrale s'y range la première, que le directeur actuel de l'exploitation, qui en prenant la direction, s'était empressé de rattacher son action aux formalités de la vieille hiérarchie, soutient en ce moment une lutte pénible contre ce qu'il appelle les envahissemens de l'administration centrale : suivant lui c'est à la bureaucratie qu'il faut principalement s'attaquer. Si cette influence mauvaise devait triompher auprès du ministre, mieux vaudrait,

à ses yeux, recourir à l'exploitation par l'industrie privée, tant les bureaux veulent multiplier ses embarras et tendent à lui inspirer du découragement.

Les paroles du rapport que je citais tout à l'heure ont été écrites en 1837 : or, le ministre actuel et le directeur de l'exploitation, ne paraissent pas penser encore autrement, pour le fond, que MM. Simons et de Ridder. — Il est donc difficile que les mauvaises prétentions, s'il s'en manifeste réellement, triomphent. Avant tout on pensera qu'il faut assurer le salut du principe si longtemps attaqué de l'exécution et de l'exploitation par l'État; qu'il faut pouvoir soutenir la comparaison que la presse et l'opinion ne manqueront pas de faire du régime de l'État avec celui des compagnies.

Toujours restera-t-il constaté à quelles causes sont dus et le succès de l'exécution et la bonne organisation de l'exploitation. De l'avœu même de M. le ministre des travaux publics belges, les trois mesures capitales sont : 1° La transformation de la division des ponts et chaussées en ministère ; 2° L'élimination des gouverneurs ou préfets; 3° La spécialisation, à la direction centrale, du service des chemins de fer; et l'omnipotence, l'action directe, la part active du ministre en personne.

Il y a cela de remarquable, qu'en France aussi, depuis peu, les ponts et chaussées sont devenus un ministère des travaux publics. Mais évidemment, dans les deux pays la réforme ne peut pas aboutir à changer uniquement une direction ou une division en un ministère. Cette substitution

contient en germes quelque chose de plus : un édifice change nécessairement de base et de forme avec sa clef de voûte. La force des choses donc poussera plus loin ; en Belgique, chaque jour cela se vérifie. Le service nouveau a ses exigences : il se complète dans leur sens ; et peu à peu les vieilles pièces du mécanisme administratif s'en iront, pour faire place à de nouvelles combinaisons plus en rapport avec les conceptions économiques modernes.

VIII.

Les enquêtes en Belgique.

En Belgique les enquêtes sont de rigueur pour tout projet de travaux publics à exécuter aux frais de l'État. Elles sont dans la plupart de leurs dispositions l'analogue des enquêtes administratives qu'en France la loi exige avant d'autoriser des travaux d'utilité générale. Il semble même que l'économie des unes ait été calquée sur l'économie des autres. Comme formalités préalables, le projet est soumis à l'avis du conseil des ponts et chaussées; et en son absence, à l'avis d'une *commission spéciale d'ingénieurs*. Le conseil ou la commission, entend l'ingénieur auteur du projet, s'il y a nécessité; émet son avis sur l'évaluation des frais, et prend ses conclusions tant sur la possibilité d'exécution que sur les questions à poser à la commission d'enquête. Le projet est ensuite déposé à l'examen du public pendant un mois au moins, et trois mois au plus; et un registre est ouvert pen-

dant ce temps pour recevoir les observations des intéressés. — Le public est averti par un avis inséré au *Moniteur* et tout à la fois dans *l'un des journaux* de la province, au *Mémorial administratif* de cette même province, et enfin par *voie d'affiche* dans les *communes* que la ligne doit traverser.

Le ministre forme une commission d'enquête composée de sept à onze membres, dont il nomme le président et la moitié des membres; l'autre moitié est au choix de la *députation permanente* de la province. (Cette députation représente le conseil provincial, dans l'intervalle de ses sessions.) Les uns et les autres sont pris parmi les principaux propriétaires, négocians, armateurs ou chefs d'établissemens industriels. — La commission examine les déclarations consignées au registre d'enquête, entend l'auteur du projet, reçoit des ingénieurs des ponts et chaussées, de ceux des mines et de toutes les personnes qu'elle juge convenable de consulter, tous les renseignemens qui lui sont nécessaires, notamment sur l'utilité commerciale et industrielle du projet; et elle rédige son rapport dans le *délai d'un mois*.

Le procès-verbal d'enquête est aussitôt transmis à la députation du conseil provincial, qui, dans le nouvel *espace d'un mois*, consulte les chambres de commerce des villes intéressées, et adresse le procès-verbal au ministre des travaux publics avec son propre avis.

C'est le ministre des travaux publics qui prend toutes les dispositions relatives à la tenue des enquêtes; qui indique le lieu où se réunira la com-

mission, le lieu et la durée du dépôt des pièces soumises à l'inspection du public, etc.

Après cette instruction, le conseil ou la commission des ponts et chaussées, reprend le projet, et, éclairé par les résultats de l'enquête, il rédige le programme définitif et le cahier des charges, et les transmet au ministre pour qu'il décide la construction et fasse procéder aux travaux s'il y a lieu.

Ces dispositions, sans satisfaire encore assez largement au droit et au besoin de publicité, font pourtant qu'en Belgique les enquêtes ne sont pas réduites, en fait, à une formalité banale : les conseils municipaux, les bourguemestres, les notables, les sociétés industrielles en général, celles des charbonnages principalement, les simples propriétaires, les députations permanentes, etc., tous les intérêts, tous les corps constitués promettent de participer aux controverses et à l'élaboration des projets de l'État, avec un zèle et une liberté inconnus en France, mais bien éloignés encore de pouvoir être comparés aux enquêtes anglaises. Les témoignages verbaux, les écrits sous forme de *mémoire* et de *pétition*, interviennent simultanément. La forme la plus usitée, est celle des pétitions adressées, la plupart, au roi, un assez grand nombre au ministre des travaux publics, et quelques unes à la commission d'enquête elle-même.

L'enquête relative à *la ligne du Hainaut*, par exemple, a donné lieu de la part des ingénieurs de l'État à la communication de trente-deux mémoires et plans; à vingt-huit pétitions en faveur d'une

direction, et à trente en faveur d'une autre, de la part des habitans de huit communes; et aux pétitions respectives de treize conseils communaux; de vingt-deux administrations municipales, de cinq régences; d'une chambre de commerce; d'un conseil provincial; d'un commissaire d'arrondissement (ou sous-préfet), des bourguemestres, échevins, etc., de deux communes; de trente-deux sociétés charbonnières; de la députation de deux villes; d'un concessionnaire de canal; des propriétaires de houillères, situées dans dix communes; des maîtres de carrières de trois localités; de six particuliers isolés, et d'une réunion de propriétaires et locataires de rivages, terrains, bâtimens et usines situés dans un grand nombre de localités.

L'embranchement du Limbourg a également donné lieu à des adhésions et à des oppositions nombreuses. Cinquante-trois pétitions au roi ont été adressées par les habitans d'un même nombre de communes en faveur d'un tracé, ainsi qu'une réclamation de députation permanente; et trente-six pétitions au ministre, par trente-six autres communes, en faveur d'un second tracé, ainsi qu'une pétition de conseil communal et une de régence.

Tous ces documens ont été coordonnés et livrés sans arrière pensée à la publicité, par le ministre des travaux publics. La faculté des déclarations verbales n'est point éludée par les commissions d'enquêtes; l'on peut dire que tous les intérêts sont réellement représentés et entendus.

La commission pour la ligne du Hainaut, avant

de procéder à la lecture des pièces, avait décidé qu'elle entendrait, outre les ingénieurs auteurs des projets, les autorités locales, les chefs d'établissemens industriels et *intéressés quelconques qui voudraient se présenter devant elles*. Ont été entendus, en effet, les bourguemestres d'un grand nombre de communes, des députations de conseils municipaux, etc.

Ce qui distingue particulièrement les enquêtes belges, c'est l'intervention active des conseils communaux : s'ils ne sont pas consultés de droit, ils sont du moins admis à venir représenter les intérêts de leur commune devant les commissions.

Il semblerait donc résulter des faits, que les populations comprennent le droit d'enquête et savent en faire usage, sans qu'il soit besoin, comme en Angleterre, de formalités nombreuses et énormément dispendieuses, pour les appeler à la discussion et à la publicité. Malheureusement, il paraît que tout ce déployement d'informations est en grande partie l'œuvre des ingénieurs auteurs des lignes et des projets rivaux, qui, pour appuyer leurs vues, ont cru devoir solliciter directement, en leur faveur, les témoignages contradictoires des localités intéressées.

IX.

La loi d'expropriation pour cause d'utilité publique.

En Belgique, la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, sans consacrer encore les moyens simples et expéditifs que les exigences de l'exécution économique conseillent, et que la raison et la justice avouent, en approche cependant plus que la loi française, soit pour la diligence, soit pour le mode d'appréciation et le choix des juges.

Souvent les expropriations se font à l'amiable, mais cette facilité de composition varie beaucoup selon les provinces. Dans les Flandres, les prétentions des propriétaires sont modérés. Au pays de Liége, à Anvers et dans le Hainaut, elles sont mesure (1). Heureusement toutes le

(1) La section de Malines à Anvers est celle qui a nécessité le plus grand nombre d'expropriations. — Pour la section de Tirlemont à Waremme toutes les acquisitions ont été faites à l'amiable,

fois que l'administration recourt aux tribunaux, il est rare que les indemnités s'élèvent au de là de deux fois la valeur; mais les juges n'ont point égard à la *plus value* ou bonification plus ou moins prochaine des propriétés traversées ou avoisinantes.

Quoiqu'il arrive, il est rare que l'État ne soit pas envoyé en possession avant la fin du deuxième mois, ou des six semaines qui suivent l'action judiciaire : et jamais il n'attend au delà.

Voici, du reste, l'économie de la loi : à défaut de convention entre les parties, toutes les pièces sont déposées au greffe du tribunal de la situation des biens, où tous les intéressés peuvent en prendre communication.

Les propriétaires et les usufruitiers sont informés, par exploit, de ce dépôt; — ils sont assignés à *quinzaine*, et même, en cas de nécessité, le délai d'assignation peut être abrégé par ordonnance du président. — La cause est appelée à l'audience indiquée par l'ajournement. Si, le jour venu, il n'y a pas constitution d'avoué, le délai pour la comparution ne peut dépasser la *quinzaine*. — S'il y a constitution d'avoué, et que les choses soient jugées régulières par le tribunal, il statue sur le tout par un seul jugement, séance tenante, ou, au plus tard, à l'audience suivante. — Si le tribunal décide qu'il y a irrégularité, inobservation de forme, ou fausse application du plan, il déclare qu'il n'y a pas lieu de procéder ultérieurement. — L'appel, dans l'un ou l'autre cas, est interjeté dans la *quinzaine*, et contient assignation à

huitaine. — Il est statué sur l'appel *sans remise*, au jour fixé par ordonnance du président.

Si le tribunal décide que les formes ont été observées, et qu'il ne soit pas suffisamment renseigné touchant le taux de l'indemnité à accorder, il fait procéder, dans le plus bref délai, à la visite et à l'évaluation par trois experts que les parties désignent sur-le-champ de commun accord, ou qui, à défaut, sont nommés d'office. Un des juges et le greffier sont adjoints aux experts dans la descente sur les lieux. Dans les *trois jours* de cette prononciation, qui vaut signification, le greffier délivre au poursuivant un extrait du jugement; et, dans les trois jours suivans, cet extrait est signifié aux experts avec sommation de se rendre sur les lieux.

Les experts prêtent serment sur les lieux dans les mains du juge-commissaire, qui remplace ceux qui font défaut, ou contre lesquels il admet des causes de récusation.

Le juge-commissaire a les pouvoirs de s'entourer de tous les renseignemens, et de procéder même à une information, en interrogeant, en présence des experts et des parties, toutes les personnes qu'il juge convenable d'entendre. Il dresse un procès-verbal; il y joint l'avis des experts et dépose le tout au greffe à l'inspection des parties. Toutefois le rapport des experts ne lie pas le tribunal, et ne vaut que comme renseignement. — Au jour indiqué dans le procès-verbal du juge-commissaire, la cause est appelée; les parties sont entendues, et le jugement qui dé-

termine l'indemnité est prononcé dans les *dix jours* après les plaidoiries.

En vertu de ce jugement, et sans qu'il soit besoin de le faire signifier au préalable, *le montant de l'indemnité est déposé à la caisse des consignations;* et sur le vu de la signification faite à la partie ou à l'avoué, du certificat de dépôt, l'administration ou le concessionnaire *est envoyée en possession par l'ordonnance du président; laquelle est exécutoire provisoirement, nonobstant opposition, appel et sans caution.*

Tout incident non prévu est jugé sans désemparer, ou, au plus tard, à l'audience qui suit les plaidoiries.



La cour d'appel ne peut, en aucun cas, accorder des dispenses tendant à éviter directement ou indirectement l'exécution de ces jugemens.

Si le jugement qui a fixé l'indemnité est réformé, et que l'arrêt en ait augmenté le chiffre, l'administration, ou le concessionnaire, est tenue de consigner le supplément d'indemnité dans la huitaine, sinon le propriétaire peut faire suspendre les travaux.

Les actions en résolution, en revendication, etc., ne peuvent arrêter l'expropriation, ni en empêcher l'effet.

Le droit des réclamans est transporté sur le prix; mais l'immeuble en demeure affranchi.

Si les terrains acquis ne reçoivent pas leur destination, les anciens propriétaires qui veulent réacquérir leur part, doivent le déclarer, à peine de déchéance, dans les trois mois qui suivent la date

de l'avis publié par l'administration. A défaut de cette publication par l'administration, les anciens propriétaires, ou leurs ayant-droit, peuvent redemander la remise de leurs terrains; et cette remise est ordonnée par le tribunal sur la déclaration de l'administration qu'ils ne sont plus destinés à servir aux travaux pour lesquels ils avaient été acquis.

Le prix des terrains à rétrocéder est alors fixé par le tribunal; à moins que le propriétaire ne préfère restituer le montant de l'indemnité qu'il a reçue. Dans tous les cas, la fixation judiciaire du prix ne peut excéder le taux de l'indemnité.

La loi qui règle tous ces points est du 17 avril 1835; mais elle n'est qu'un complément. La vraie loi organique de l'expropriation en Belgique est encore la loi française du 8 mars 1810. La nouvelle est intervenue tout récemment pour mettre fin aux difficultés qui résultaient des dispositions de la loi de 1810 mises en regard de l'article 11 de la Constitution belge. Elle n'a pour objet que le réglement de l'indemnité et l'envoi en possession; et, comme elle maintient les titres 1er et 2 de celle de 1810, toutes les formalités que ces deux titres prescrivent sont encore observées.

Ainsi, arrivé à un certain degré de contestations ou de formalités judiciaires, l'expropriation s'effectue moyennant le dépôt provisoire; l'État est envoyé en possession; tandis que toute réserve et toute garantie sont acquises aux expropriés pour un supplément d'indemnité, s'il y a lieu; car le litige se poursuit. C'est donc là un achemine-

ment heureux vers le *dépôt préalable d'indemnité*, que l'on sollicite avec raison en France, comme le mode le plus expéditif.

Sous le gouvernement des Pays-Bas, les acquisitions à l'amiable se faisaient de la manière suivante : une commission composée de deux ou trois membres de la députation des États et de l'ingénieur en chef de service dans la province, se rendait sur les lieux au jour fixé par convocation préalable, et y débattait avec les propriétaires les prix et les conditions de cession ; puis les contrats étaient passés, dans la forme administrative, à l'intervention du gouverneur ou du commissaire d'arrondissement.

C'est encore la marche suivie aujourd'hui, à peu de chose près, pour les travaux ordinaires des ponts et chaussées.

Mais on s'en est écarté pour les chemins de fer, comme n'étant ni assez simple ni assez prompte, et l'on s'est arrêté aux dispositions suivantes :

Un géomètre expert, délégué par le ministre, visite le terrain et fait une estimation préalable d'après la valeur locative, les matrices des rôles et les évaluations cadastrales : il convoque les propriétaires ; débat avec eux les conditions d'achat, et accepte, s'il y a lieu, et sous réserve d'approbation, leur consentement à la cession.

Il transmet aux ingénieurs les actes souscrits, et les tableaux de ses opérations. Les tableaux indiquent la commune, le numéro et la contenance de la parcelle ; les noms des propriétaires, la superficie à emprendre, le prix de l'hectare ac-

cepté, enfin les conditions spéciales à insérer au contrat.

Les ingénieurs adressent au ministre ces tableaux après les avoir examinés.

Si le ministre les approuve, son approbation emporte l'autorisation de traiter définitivement, au nom de l'État, sur les bases proposées. Des notaires, délégués par le ministre, passent les contrats définitifs : ils sont préférés, à cause uniquement de leur expérience ; car les contrats se font généralement sous seing privé : ces notaires sont toujours pris dans les communes traversées; parce qu'alors ils utilisent, dans l'intérêt de l'État, les notions locales qu'ils possèdent. Ils examinent les titres des vendeurs, signent les contrats comme mandataires du gouvernement et délivrent, au moment de la signature, ou (si les vendeurs ne leur inspirent pas une entière confiance) à l'expiration de la quinzaine de transcription, des certificats de paiement échangeables à présentation dans les bureaux du ministère contre des mandats à vue sur le directeur du trésor. Les notaires, après avoir soumis les actes aux formalités requises, les transmettent au ministre. Si des difficultés se présentent, ils en réfèrent à l'administration avant de conclure. Toutefois, ils jouissent d'une certaine latitude d'agir pour le mieux; et, par extraordinaire, ils peuvent passer outre, malgré des inscriptions hypothécaires, lorsque la portion de terrain est minime, et le vendeur notoirement solvable.

Bien que ce régime ait considérablement abrégé le

temps consacré jusque là à l'expropriation, on conçoit que les ingénieurs belges aient trouvé ces formalités nouvelles trop lentes encore pour les exigences d'une exécution économique. Dans leur juste impatience, ils eussent volontiers méconnu la loi et pris forcément possession des terrains aux risques de faire intenter un procès à l'administration; mais cette velléité d'arbitraire, c'était au début, alors qu'ils préparaient tout pour assurer un succès jusque là si douteux. La liberté d'action était grande, et cependant rarement ils touchèrent à l'illégalité. Ce temps fut court et il est permis de le regretter, si l'on en juge par les résultats.

X.

Les concessions en Belgique. — Cahier des charges des compagnies concessionnaires.

En Belgique, comme en France, l'industrie des compagnies et le mode des sociétés en commandite par actions, ont singulièrement perdu de leur prestige depuis un an. J'ignore ce qui leur est réservé en France; mais ici c'est la mort sans résurrection; du moins quant aux grandes entreprises de travaux publics. L'administration l'avait emporté sur l'industrie particulière devant les Chambres, en 1834 : le discrédit que la récente crise commerciale a valu à cette dernière, a donc dû achever de la mettre hors de parallèle.

L'État a maintenant toute la confiance publique pour l'exécution et l'exploitation directe des chemins de fer : pour peu qu'il veuille persévérer dans la direction de ces premiers cinq ans, on se reposera pour l'avenir sur ses gages passés. Dans le même ordre de faits, qui peut plus, peut moins : si l'administration a conçu et exécuté les grandes

lignes avec bonheur, l'exécution des lignes secondaires sera pour elle une conséquence, une nécessité ; et l'opinion pensera sans doute que ce serait de plus une récompense méritée.

Cependant, ici également le concours était nombreux et animé : on semblait marcher, chacun de son côté, à la conquête d'une nouvelle toison d'or. Au 1er janvier 1837, trente-sept demandes de concession étaient parvenues au ministère des travaux publics. Mais, sauf les chemins purement *industriels*, c'est-à-dire ayant pour objet exclusif l'exploitation plus économique de charbonnages, de forgeries, d'usines, etc., par leur jonction avec les lignes de l'État ou les canaux, sauf cinq ou six lignes de ce genre dont la concession a été accordée et menée à bonne fin, toutes les autres demandes, au nombre de plus de trente, sont restées comme non avenues, soit pour défaut de données et de renseignemens suffisans à fournir par les auteurs des projets, soit par impuissance de cautionnement, soit comme ne présentant pas les conditions requises d'utilité publique, soit enfin comme venant en concurrence avec les propres desseins de l'administration, qui a dû naturellement se réserver de compléter elle-même l'ensemble des lignes qu'elle avait conçues.

Si quelques lignes importantes avaient été concédées, parce que les auteurs avaient fait toutes leurs preuves, la concession a encore abouti à la résiliation par l'impuissance de former une société ou d'obtenir les seconds versemens promis, et de réaliser les fonds nécessaires pour se mettre

à l'œuvre aux époques imposées au cahier des charges.

C'est le cas du concessionnaire du chemin de fer d'entre Sambre et Meuse : car je dois dire qu'en Belgique comme en France, on a consenti jusqu'à ce jour à accorder les concessions aux *individus;* tandis que la prudence veut qu'on ne les accorde qu'à des sociétés, à des *raisons collectives;* à moins que ces individus concessionnaires n'offrent, *privativement,* les garanties pécuniaires, que, dans le cas général, les sociétés présentent seules.

Si les projets de l'industrie particulière ne sont point venus à maturité, ou si les concessionnaires ont échoué dans la recherche d'actionnaires, ce n'est pas à l'administration qu'il faut s'en prendre. L'obstacle a été dans la défiance du public envers les promoteurs de sociétés par actions. Ils se sont tués eux-mêmes. On ne trouve plus d'actionnaires dans la masse, parce qu'on a indignement spéculé sur ses deniers (1). Rien dans les cahiers des charges imposées aux concessionnaires, ni dans les

(1) En Belgique, comme ailleurs, l'esprit de spéculation a été substitué à l'esprit d'association ; et l'utilité publique n'est entrée pour rien dans les considérations des demandeurs en concession. C'étaient la plupart des *entrepreneurs de concessions.* Ce qu'ils avaient obtenu du gouvernement, ils le repassaient aussitôt, ou cherchaient à le repasser, à des compagnies, moyennant de gros bénéfices. Ce n'était pas un travail utile qu'ils voulaient exécuter ; c'était un privilége qu'ils voulaient exploiter. Huit ou dix hommes actifs s'étaient ainsi partagé de fait toutes les lignes possibles, et comptaient profiter de cet accaparement à l'instar des anciens accapareurs de grains : plusieurs ont même réalisé de très grosses dîmes au préjudice d'actionnaires sérieux.

formalités préalables de l'enquête, n'indique que l'administration ait voulu systématiquement décourager l'intervention de l'industrie particulière.

L'enquête et l'instruction préalables sont en effet les mêmes pour les projets des particuliers que pour ceux de l'administration.

Le projet doit être adressé au ministère des travaux publics, accompagné : 1° D'un mémoire qui fasse connaître le but de l'entreprise, ses avantages pour le public, son influence sur les communications auxquelles elle va se relier, etc.; 2° D'une estimation détaillée de la dépense; 3° Du tarif des droits de péages; 4° D'un projet complet du cahier des charges; 5° D'un plan général et du tracé; 6° De nivellemens et profils; 7° De plans de détail, etc. — Toutes ces pièces peuvent être imprimées aux frais du demandeur en concession.

Tout le reste se poursuit comme je l'ai indiqué pour les projets des ingénieurs de l'État. — En cas de proposition du rejet par le conseil des ponts et chaussées ou la commission, le rapport est communiqué à l'auteur du projet avec la décision ministérielle.

Les données du projet peuvent être vérifiées par ordre du ministre et aux frais du demandeur, qui, dans ce cas, est obligé de déposer, successivement ou en une seule fois, la somme déterminée par le ministre, à peine de voir l'instruction aussitôt suspendue.

Si deux projets sont en concurrence, ils sont, ou réunis dans une même enquête, ou déférés à l'examen d'une commission antérieurement instituée

pour l'un ou l'autre de ces projets. — Les conseils provinciaux peuvent être entendus s'ils sont réunis avant la décision du gouvernement.

L'instruction terminée, le conseil ou la commission des ponts et chaussées, soumet à l'approbation du ministre un projet de cahier des charges avec toutes ses clauses essentielles; et lorsque le cahier est arrêté par le ministre, le demandeur en concession est tenu *de soumissionner l'entreprise* aux *clauses et conditions stipulées dans ce cahier*, dans un *délai d'un mois à dater du jour de communication*, au risque, sinon, de voir sa proposition considérée comme non-avenue, et sa concession devenir la propriété du gouvernement.

S'il y a soumission, l'entreprise est mise en adjudication publique sous réserve de l'approbation du roi.

L'adjudication se fait au rabais, soit sur la durée de la concession, soit sur la hauteur des péages dont le maximun est fixé au cahier des charges, suivant que l'une ou l'autre base a été jugée plus utile.

Si les rabais n'atteignent pas 5 pour 0/0 du montant des péages, ou le vingtième de la durée de la concession, le demandeur est déclaré adjudicataire. Il est évincé, si les rabais atteignent ce taux. Toutefois l'adjudication n'est définitive que par approbation royale.

En cas d'éviction, le demandeur en concession est remboursé par l'adjudicataire de tous les frais d'enquête et autres relatifs à l'instruction. S'il est auteur du projet, il a droit en outre, à ce titre,

à une indemnité de la part de l'adjudicataire. La qualité d'auteur se prouve par ce fait qu'on a fourni les élémens principaux du projet. Cette indemnité, réglée par le ministre sur l'avis du conseil ou de la commission des ponts et chaussées, est établie en raison des sommes et du temps consacrés aux travaux préparatoires et du mérite de conception du projet.

Si, dans le cas prévu de non-soumission de la part du demandeur aux clauses et conditions du cahier imposé par l'administration, le projet reçoit un commencement d'exécution dans les cinq années de la communication du cahier des charges au demandeur, celui-ci peut également réclamer l'indemnité soit du concessionnaire, soit du gouvernement si c'est lui qui exécute.

Cette dernière clause garantit l'auteur du projet de tout abus. Aucune autre indemnité ne peut être réclamée.

Le ministre des travaux publics jouit ici d'une attribution large : lorsque le terme de la concession n'excède pas 90 ans et qu'il ne s'agit pas d'une demande en concession directe sans concurrence, un arrêté royal suffit pour valider la concession.

Mais dans le cas contraire, après l'instruction, un projet de loi d'autorisation doit être présenté aux chambres, qui seules autorisent le gouvernement, s'il y a lieu, à donner suite à la demande.

Aucun exemple de cette nature ne s'est encore présenté.

Toutes ces dispositions relatives au demandeur en concession ou à l'auteur du projet me parais-

sent remarquables : elles pourvoient d'une manière assez heureuse aux inconvéniens des adjudications publiques pour les intérêts des auteurs de projets, tout en évitant les concessions directes. Je ne pense pas que l'administration française ait mis à profit cette combinaison de l'arrêté belge.

Quant aux conditions générales du cahier des charges imposées aux concessionnaires, l'administration française paraît leur avoir fait de nombreux emprunts! Du moins ai-je trouvé la plus grande analogie jusque dans les termes entre les cahiers des deux pays, si j'en dois juger par le seul cahier français que j'aie sous les yeux : celui du chemin de fer de Saint-Waast-là-Haut à Denain. Je n'y vois pas la condition de rachat; plus tard, il est vrai, cette clause a été insérée dans le cahier du chemin de Bâle à Strasbourg; mais elle était en vigueur ici depuis plusieurs années.

Je n'indiquerai, de ces conditions générales, que celles qui me paraissent avoir été négligées jusqu'ici en France, ou n'y avoir point encore été appliquées, quoique approuvées et adoptées par l'administration.

Je rencontre d'abord de nouvelles preuves de la tolérance de l'administration belge envers les concessions. Il est dit que le minimum du rayon des courbes ne devra point dépasser en général 500 mètres; que toutefois les alignemens droits consécutifs pourront être raccordés par des courbes d'au moins 300 mètres de rayon; que le ministre pourra même admettre des raccordemens par des courbes d'un rayon moindre : sur les embranche-

mens, les rayons de 150 mètres seraient même soufferts. Le concessionnaire peut d'ailleurs proposer des modifications, sauf approbation avant qu'elles puissent être exécutées; enfin il n'y a rien d'absolu pour les pentes: l'on a généralement égard aux convenances des localités, et l'on attend qu'elles se précisent pour statuer sur les *maximum* et les *minimum*.

La première et la plus significative des conditions générales, c'est que l'État n'accorde ni subvention, ni garantie d'un minimum d'intérêt, ni prise d'action, etc. *Le concessionnaire entreprend à ses risques et périls et sans charge aucune pour le trésor de l'État.* Cette clause doit être considérée comme la base du contrat, les parties entendent que dans tous les cas possibles elle reçoivent l'application la plus large. Et pour mieux montrer son intention formelle à cet égard, l'État ajoute : « En acceptant le présent cahier des charges, le concessionnaire est présumé avoir vérifié les données et calculs sur lesquels il repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui y est posé en fait, et s'être assuré de la possibilité de l'exécuter dans toutes ses parties. Le gouvernement entend n'être pas responsable des erreurs, imperfections ou lacunes qui pourraient s'y trouver. »

Un autre principe nécessaire, c'est que les chemins de fer destinés au transport des voyageurs et des marchandises, doivent être construits sur les mêmes proportions que ceux de l'État, afin d'en pouvoir être considérés comme des sections, et de comporter l'emploi du même matériel.

Des dispositions toutes particulières ont été formulées relativement à l'exploitation et aux péages. Celles qui sont insérées au cahier des charges de la concession du chemin d'entre Sambre-et-Meuse, méritent d'être recueillies : j'ignore si elles l'ont déjà été.

Les transports ne pourront s'effectuer sur le tronc principal qu'au moyen de locomotives; et sur les embranchemens (il y en a trois) qu'au moyen de chevaux.

Dans le tarif, on prévoit le cas où les transports s'effectuent uniquement en montant une crête de partage, et celui où ils ne s'effectuent qu'en descendant ou que sur moins d'une longueur donnée; et pour chacun de ces cas, le tarif a un chiffre particulier.

Le droit de parcours y est à moitié consacré ; mais le concessionnaire semble avoir redouté le transport à domicile. Pour tous les transports *quelconques*, les chargemens et déchargemens sont aux frais de l'expéditeur, qui doit même fournir les waggons avec leurs accessoires pour les transports qui s'effectueront sur une longueur de moins de 10,000 mètres. Au delà, les waggons et les accessoires peuvent être exigés du concessionnaire; et les chargemens et déchargemens doivent être effectués trois heures après l'arrivée des waggons à destination.

Le public est admis à opérer les transports sur les trois embranchemens ; chacun à ses frais et avec ses propres chevaux, concurremment avec la société concessionnaire. Les particuliers et les

sociétés étrangères jouissent de la même faculté, *mais seulement pendant la nuit*, sur le tronc principal, pourvu qu'il n'y emploient que des chevaux, et s'il est bien constaté par l'administration que cette circulation nocturne ne peut nuire ni à la sûreté, ni à l'usage, ni à la conservation du chemin de fer.

Dans ces deux cas le concessionnaire est autorisé à percevoir un droit *maximum* par tonneau et par kilomètre.

Les waggons appartenant à des particuliers ou à des sociétés doivent avoir exactement la voie du chemin de fer : leur poids est également prédéterminé.

Le transport des voyageurs, des animaux et du bétail ne pourra se faire qu'après que le tarif qui s'y rapporte, et que le concessionnaire a proposé, aura été fixé de commun accord, *ensuite d'une enquête. Ce tarif pourra n'être que temporaire et être sujet à révision, de commun accord, à des époques déterminées.*

La révision périodique et la fixation de commun accord, sont donc formellement consacrées en Belgique.

Une autre disposition du cahier de Sambre-et-Meuse, qui devrait être insérée dans tous les cahiers de charges, c'est la facilité pour tous d'établir le long du chemin de fer et de ses embranchemens, et sur un point au choix de chacun, des *magasins* ou *abordages* avec machines, engins ou attirails propres à faciliter le chargement ou le déchargement des waggons, à la condition d'établir en dehors du chemin une ou plusieurs voies

latérales, afin que les waggons en chargement et en déchargement ne puissent entraver ni empêcher la libre circulation. Le gouvernement s'est réservé, en conséquence, d'autoriser l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Enfin, une section de ce cahier, consacrée aux dépendances du chemin de fer, porte que de 2,500 en 2,500 mètres, ou approchant, il sera construit une maison de cantonnier, qui consistera en une cave, un rez-de-chaussée et des mansardes. Chacune de ces maisons devra avoir les dimensions indiquées, être construite dans les règles de l'art, et être entourée d'un jardin d'environ dix ares de superficie.

Six ponts à bascule, chacun avec un bâtiment destiné à loger les receveurs des péages, et avec jardin, doivent être établis le long du tronc principal du chemin de fer.

Le siége de la direction, ou agence générale du chemin, est stipulé. Un bâtiment doit spécialement lui être affecté à proximité du chemin de fer, et sera envisagé comme en étant une dépendance.

Enfin, cette même section dispose qu'il sera placé des *bornes kilométriques* à partir de l'origine du chemin de fer.

La base du rachat semble particulière jusqu'ici à la Belgique. — Dans l'année qui suivra telle date préfixée (dans le cas de Sambre-et-Meuse, c'est le 1er janvier 1870), ainsi que dans l'année qui suivra chaque période *décennale* à compter de cette date, le gouvernement pourra racheter la

concession, en payant au concessionnaire une somme de..... (12,784,000 fr. pour Sambre-et-Meuse) somme à laquelle les travaux sont *aujourd'hui* évalués, ou bien à laquelle les travaux seront évalués dans les trois mois qui suivront l'achèvement complet, au moyen d'une expertise contradictoire par un agent du gouvernement et un agent du concessionnaire, avec le concours d'un tiers arbitre, en cas de partage; plus, une prime de.... pour 0/0. (C'est 25 pour 0/0 dans le cahier de la concession d'entre Sambre-et-Meuse.)

Ce prix d'estimation, qui n'est fixé qu'en vue de rendre praticable la clause du rachat, constitue un forfait pour tous les ouvrages prévus au cahier des charges; il n'est susceptible d'augmentation ou de diminution qu'à raison de travaux en plus ou en moins, que le département des travaux publics approuverait, et dont le coût aurait été réglé contradictoirement. Alors la prime de..... pour 0/0 s'appliquerait au capital ainsi accru ou diminué.

Il y a de plus au *Specimen* des cahiers de charges des compagnies, un article ainsi conçu :

«Les heures de départ des convois seront réglées de commun accord par l'administration et le concessionnaire, de telle sorte que les arrivées et les départs se trouvent, autant que possible, en coïncidence avec le service de transport sur les autres chemins de fer concédés, ou exécutés par l'État, avec le service des postes et avec le service ordinaire des messageries.»

La plupart de ces prévisions et de ces dispositions annoncent clairement l'intention de régulariser les relations, d'harmoniser les intérêts des compagnies entre elles et avec le public ; de mettre de l'unité dans la circulation générale de chemins de fer fractionnés en concession incohérentes; enfin de rendre possible (en prenant de sages réserves) les nouveaux expédiens économiques et industriels, que ne manquera pas de suggérer à l'esprit d'invention l'emploi universel des rails et des locomotives.

XI.

L'école spéciale du génie civil en Belgique. — Réglement organique. — Conditions d'admission des élèves-ingénieurs et des élèves-conducteurs.

Sous le régime hollandais, les Ponts et Chaussées formaient une direction spéciale dans le ministère du *Waterstaat* (états des eaux), et tout y était organisé et hiérarchisé à la française. On avait conservé les traditions de l'empire, et les chefs supérieurs appartenaient même pour la plupart à l'école polytechnique et à l'administration impériale. Aujourd'hui encore huit inspecteurs ou ingénieurs en chef ont cette origine. Les élèves ingénieurs se recrutaient à l'école de Feltre, qui était devenue comme l'école Polytechnique du royaume hollando-Belge.

Mais aussitôt après l'établissement d'un royaume belgique, il intervint un arrêté organique du corps qui, consacrant d'ailleurs des dispositions administratives et un réglement du personnel analogues à ce qui existe en France, établissait de nouvelles conditions de nomination et d'avancement.

D'après cet arrêté organique, les aides temporaires, gardes ponts à bascule, éclusiers, etc., étaient commissionnés sur la proposition de l'inspecteur-général.

Les élèves, auxquels le gouvernement n'allouait ni traitement, ni indemnités, étaient choisis parmi les personnes qui avaient prouvé leur aptitude et les connaissances théoriques nécessaires pour un *examen*.

Les conducteurs devaient être pris indistinctement parmi les élèves et les aides temporaires, et même parmi les personnes étrangères au corps, qui avaient justifié des connaissances pratiques, par un examen.

Les sous-ingénieurs étaient pris, aussi après examen, parmi les élèves et les conducteurs indistinctement; les ingénieurs parmi les sous-ingénieurs; et les ingénieurs en chef parmi les ingénieurs sans distinction de classe.

Les nominations à l'emploi de conducteur et les avancemens de classe et de grade dans le corps avaient lieu sur des listes doubles dressées par le conseil.

Les programmes des connaissances exigées pour être attaché au corps comme élève, ou pour y être placé en qualité de conducteur et de sous-ingénieur, étaient rédigés par le conseil des Ponts et Chaussées. Un jury, composé de l'inspecteur général et de deux autres membres au choix du ministre, procédait chaque année à l'examen des candidats.

Les choses demeurèrent ainsi réglées jusqu'en

mai 1837. À cette époque, il fut créé une classe d'*aspirans conducteurs* des ponts et chaussées. Pour en faire partie les candidats devaient subir l'examen exigé pour les conducteurs de troisième classe. Ils pouvaient passer conducteurs de troisième classe sans nouvel examen, après un an d'exercice comme aspirant, et moyennant preuves antérieures de zèle et d'instruction.

Enfin, à l'occasion des chemins de fer, il fut arrêté que dans le cas de travaux extraordinaires d'une grande importance, il pourrait être adjoint au corps, des ingénieurs et des conducteurs *auxiliaires* portant le titre d'ingénieurs ou de conducteurs mécaniciens, ou constructeurs, ou tout autre titre indiquant un service particulier. Ces ingénieurs et conducteurs sont assimilés en raison de leur grade aux membres du corps des ponts et chaussées.

Leurs traitemens et supplémens de traitemens sont imputés sur les fonds des travaux auxquels ils sont attachés.

Le 1er octobre 1838, un arrêté royal destiné à mettre l'institution du corps des ponts et chaussées en rapport avec la loi organique de l'enseignement supérieur, est venu modifier en quelques points les précédentes dispositions, en réglant pour l'avenir les nouvelles conditions d'admission dans ce corps.

D'après cet arrêté : Les sections des ponts et chaussées et de l'architecture civile de la *direction d'application de l'école du génie civil* de Gand, sont réunies sous le nom d'*école spéciale du génie civil*.

Cette école spéciale du génie civil forme deux divisions distinctes, correspondant à deux degrés différens d'une même instruction spéciale. La division supérieure comprend tout le système d'instruction nécessaire à la formation d'*ingénieurs civils;* la seconde division est destinée à former des *conducteurs de constructions civiles.*

Une partie des semestres d'été est réservée aux exercices pratiques qui exigent le déplacement des élèves.

Le programme détaillé de chaque cours est révisé annuellement par le ministre de l'intérieur et des affaires étrangères, et modifié conformément aux propositions d'une commission instituée à cet effet.

Les *élèves* dont il est parlé plus haut, qui étaient attachés au corps des ponts et chaussées sans être hiérarchisés, sont, depuis cet arrêté, classés en deux sections distinctes : Les élèves de la première portent le nom d'*élèves-ingénieurs;* les élèves de la seconde celui d'*élèves-conducteurs.*

Les élèves ne reçoivent pas de traitement, mais il peut leur être accordé une indemnité à titre d'encouragement ou de frais de déplacement.

Chacune des deux sections se recrute séparément par voie de concours public, où *sont admis tous les candidats ayant dix-huit ans*, et aptes à satisfaire aux exigences des programmes déterminés par le ministre des travaux publics, *sans distinction du temps et du lieu de leurs études ou de la manière dont ils les ont faites.*

Le concours a lieu à Bruxelles, chaque année,

devant un jury de trois membres, au choix du ministre des travaux publics. — Tout candidat est reçu sans limitation de nombre en qualité d'élève-ingénieur, ou d'élève-conducteur, s'il satisfait aux conditions des programmes.

Pendant les semestres d'été, les élèves ingénieurs sont distribués sur les ateliers d'exécution des travaux publics, en qualité d'observateurs ou d'aides ; et les conducteurs visitent, sous la direction des répétiteurs de l'école, les ateliers des travaux en exécution aux environs de Gand, et sont exercés à proximité de l'école à des opérations de nivellement, de lever de machines et de plans.

Chaque année, en octobre, un examen pour l'admission aux grades de sous-ingénieur et de conducteur a lieu devant un jury spécial composé de trois membres, toujours au choix du ministre.

Sont admis exclusivement à ces examens, comme candidats : 1° Les élèves ingénieurs qui ont terminé leur temps d'étude. — 2° Les conducteurs qui, ayant au moins trois ans de service effectif; et les candidats étrangers au corps qui, pouvant justifier d'une pratique de cinq ans dans l'exécution de constructions civiles, auraient déjà satisfait aux conditions de l'examen exigé pour l'admission en qualité d'élève-ingénieur. — 3° Les conducteurs de première classe, ayant au moins quatre ans de grade de conducteur, et les conducteurs de deuxième et de troisième classe ayant au moins huit ans de grade de conducteur. — 4° Enfin les candidats étrangers au corps qui justifieraient d'une pratique d'au moins

dix années dans l'exécution des constructions civiles.

Pour la place de conducteur, on n'admet à l'examen que : 1° Les élèves conducteurs qui ont terminé leur temps d'étude. — 2° Les élèves-ingénieurs qui n'auraient pas été jugés admissibles au grade de sous-ingénieur. — 3° Les candidats étrangers au corps qui auraient satisfait à l'examen pour l'admission comme élève conducteur, et qui justifieraient d'une pratique de cinq années dans les constructions civiles.

A la suite de cet examen, une liste des candidats admissibles est formée par ordre de mérite pour chacun des deux grades. Ce classement repose sur l'appréciation des résultats du concours, sur celui des travaux et des antécédens de chaque candidat.

Les premiers de liste, dans chaque ordre respectif, sont promus au grade de *sous-ingénieur*, ou *de conducteur ou aspirant conducteur des ponts et chaussées*, jusqu'à épuisement du nombre des places immédiatement disponibles.

Les candidats qui, en raison de leur rang de classement parmi les admissibles, n'auraient pu obtenir le grade, reçoivent, les uns, le titre *de sous-ingénieurs honoraires;* les autres, celui *de conducteurs honoraires;* et tous, sont toujours admissibles au concours des années suivantes, mais en subissant un nouvel examen.

Les élèves ingénieurs qui n'ont pas obtenu le grade de sous-ingénieur, et qui veulent se présenter à un second concours, sont admis à passer une

quatrième année dans les ateliers publics et à l'école spéciale.

Il en est de même pour les élèves-conducteurs.

Cette constitution est évidemment plus libérale que la nôtre : et je dois ajouter que l'enseignement de l'école du génie civil de Gand a encore sur celui de l'école polytechnique et des écoles d'application des Ponts et Chaussées, des Mines, etc., de France, l'avantage immense d'offrir aux élèves-ingénieurs, durant les trois années, un cours d'*économie sociale* complet. La première année l'enseignement a pour objet : les principes généraux de l'économie politique ; la production agricole, les moyens de favoriser les progrès de l'agriculture ; la production industrielle ; le commerce, la science financière et l'impôt ; la population. — La seconde année, un cours de droit administratif initie les élèves à l'organisation municipale et provinciale, à celle des ponts et chaussées, aux attributions judiciaires, aux contrats relatifs aux travaux publics, à l'expropriation pour cause d'utilité générale, etc. — Enfin, la troisième année, le programme comprend des considérations d'économie relatives à l'établissement des projets : le professeur aborde les avantages et les inconvéniens des divers modes de transport ; le mode d'exécution par les compagnies concessionnaires ou par l'état ; le système financier, l'influence des tarifs ; les actes de concession ; la législation comparée de l'Angleterre, des États-Unis, de la France, etc., relativement aux travaux publics.

J'appuie sur ces détails parce qu'il me semble

qu'un tel cours, introduit et sérieusement professé à l'école polytechnique, ou mieux, à l'École des Ponts et Chaussées, est seul capable de mettre les jeunes ingénieurs à la hauteur de la mission sociale qui les attend. J'ignore, à la vérité, si cette branche, devenue indispensable, fait actuellement partie des études dans ces institutions : quelque chose a dû être fait en ce sens depuis un an ; mais je doute que l'innovation soit suffisante.

CONCLUSION.

En attendant, je prends acte du fait belge. Je vois qu'il en résulte bien : 1° que l'administration, l'État, n'est point par *la nature des choses*, moins habile que l'industrie privée des compagnies; et qu'ici comme en tout ce qui tient à la volonté, à la moralité et aux lumières humaines, *cela dépend des hommes* : que par conséquent le véritable aboutissant c'est un ministre puissant qui sache choisir et à qui l'on donne la permission de vouloir et d'agir, de lier et de délier. — 2° que le législateur et l'homme d'État sont placés entre deux systèmes : l'esprit de corps et l'esprit d'individualisme ayant l'un et l'autre des penchans et des tendances presque *incurables* : celui-ci l'activité cupide, celui-là l'inflexibilité et l'inertie ; et que par conséquent il s'agit de faire choix du moindre des maux ; 3° que le moindre mal, en fait de travaux publics, comme en tout, ce sera le système qui ne peut exagérer que la centralisation et l'ordre, plutôt que celui qui

tend au désordre, à l'individualisme et au triomphe du hasard; 4° que dans le cas d'une création nouvelle comme celle des chemins de fer, et vu la raideur de l'esprit de corps et ses prétentions à l'envahissement et à l'immobilité, il y a grande habileté à organiser un nouveau service à côté et en dehors de l'ancien qui le revendique comme l'une de ses attributions naturelles, et à l'en tenir soigneusement séparé, afin de le mieux modeler au cachet dont on veut l'empreindre.

Toutefois, je ne me propose de m'identifier avec aucune des conclusions que peut me fournir un fait isolé, quelque significatif qu'il soit. Si, en poursuivant mes recherches, j'aboutis à des conclusions qui modifient ou priment celles-ci, j'y souscrirai; car je n'ai d'autre parti pris que celui de me rendre au mode d'exécution qui, du point de vue de l'intérêt général, me paraîtra l'emporter dans une balance impartiale.



DEUXIÈME PARTIE.

CRITIQUE

DES DIVERS MODES D'EXÉCUTION.

AVANT-PROPOS.

Bien que le point de mire et le but pressant de ceux qui s'occupent aujourd'hui de la question des travaux publics, doive être la recherche des moyens positifs d'exécution, il est une question préjudicielle qu'ils ne peuvent négliger d'aborder: le débat est entre l'intérêt privé et l'intérêt public, entre l'État et les compagnies concessionnaires : toutes les combinaisons possibles rentrent dans l'un de ces deux termes, ou sont des compromis entre ces élémens à jamais en duel. Il faut donc écouter impartialement les argumens généraux des deux camps; et voir où est non seulement la justice, le mieux, et l'économie, mais aussi la nécessité et le possible.

C'est un préambule que je crois commandé par les préoccupations du jour; car si cette question des concessions et du mode d'exécution par l'État, a été agitée par toutes les voix depuis dix ans, elle n'en est devenue que plus complexe; et la solution nette et décisive n'en semble être que plus éloignée.

Cependant, si le public français avait assisté aux débats soulevés entre les deux opinions dans les chambres belges en 1834, il ne me paraît pas douteux que comme le public belge il ne se fût trouvé suffisamment renseigné, et qu'il n'eut irrévocablement sanctionné, en connaissance de cause, l'un ou l'autre de ces deux modes.

La matière en effet y a été traitée fort pertinemment des deux parts. Aussi, je me propose, dans l'examen contradictoire auquel je vais me livrer, de n'oublier aucun des points de vue ni des argumens principaux qu'on a pu y faire valoir pour et contre les concessions et le mode d'exécution par l'État.

I.

Principes qui doivent guider dans cette critique.—Vraie question.

Si quelque principe doit être admis, c'est que les gouvernemens sont institués pour se mettre vis-à-vis de chacun en lieu et place de tous, et réciproquement. Ils sont les gérans de la grande association nationale : partout où l'intérêt général est en question ils interviennent, ils doivent intervenir.

Dans les travaux *publics*, l'État sera donc *nécessairement* le directeur, sinon l'instrument tout à la fois : il dira ce qu'il faut faire, et à quelles conditions. Qui le dirait, si ce n'est lui ? car, je dois le remarquer, l'État, pour nous qui marchons chaque jour plus avant dans la voie *représentative*, l'État c'est le pays ; c'est le public, c'est l'intérêt général. Si l'on se pénétrait bien de cette idée, la plupart des inconvéniens que l'on redoute dans l'exécution par l'État, paraîtraient chimériques et n'arrêteraient personne. Ainsi, lorsque l'on craint de voir l'État se faire *industriel*, comme on dit, l'on

s'apercevraït que c'est au profit de tout le monde qu'il se donne ce rôle; et que le bénéfice qu'il fait retourne, par quelque voie sûre, dans la bourse de chaque contribuable, ou lui est compté en déduction de sa part d'impôt. Le fantôme du monopole d'Etat, sous un gouvernement représentatif, est d'ailleurs un non sens.

Nécessairement aussi, l'Etat restera *propriétaire* des travaux ayant caractère public; si non, il mettrait donc l'intérêt général sous la sujétion de l'intérêt individuel; il ferait donc de la propriété de tous, la propriété d'un seul ou de quelques-uns. Il oublierait donc sa nature et les limites de ses pouvoirs, qui ne peuvent aller jusqu'à créer des *propriétaires d'utilités publiques*, ou, ce qui revient au même, à permettre que des volontés individuelles disposent plus ou moins arbitrairement de ces utilités.

Les partisans des concessions confondent trop souvent l'industrie ordinaire des citoyens avec l'industrie publique, et méconnaissent ainsi les droits de celle-ci. Pourquoi, si l'on pouvait assimiler l'entreprise d'un chemin de fer, etc. : à une opération industrielle, l'Etat aurait-il la faculté, consentie et avouée par tous, d'exproprier, c'est-à-dire de forcer l'échange entre les propriétaires d'un terrain et le *marchand* ou *producteur* de voies de communication : s'ingère-t-il ainsi des transactions et marchés du négociant et du producteur ordinaires? Si l'industrie publique est une usurpation de l'Etat, il faut donner le service des Postes en concession; il faut rendre la perception

des impôts aux fermiers généraux, et, finalement, livrer tous les services publics à l'adjudication et aux vicissitudes de la concurrence et des intérêts privés : mais alors il ne restera de l'Etat que le nom.

On croit assez généralement que le gouvernement anglais n'intervient point dans l'exécution des travaux d'intérêt public ; le fait est qu'il y intervient activement et en toute puissance : le caractère d'utilité publique, le droit d'expropriation, le maximum des tarifs, etc., presque tout dépend de lui : il crée même des propriétaires en concédant à perpétuité, et il soumet la gestion des compagnies concessionnaires à la surveillance de commissaires spéciaux du gouvernement.—D'où vient cela ? En fait-il autant quand il s'agit d'une vente et d'un achat entre particuliers ? Or, s'il peut fixer le maximum des tarifs, pourquoi n'aurait-il pas le droit aussi de le réviser ? Pourquoi même ne ferait-il pas exécuter à ses frais et par ses soins, s'il en reconnaissait la convenance pour la chose publique (1) ? La seule objection à l'intervention active de l'Etat, serait qu'il gêne les compagnies. Ne cherchons donc pas les bases du droit dans la législation anglaise ; mais seulement l'ensemble des moyens, que, dans leur sagesse et

(1) C'est d'ailleurs ce qu'il fait : il exécute à ses frais de grands travaux d'une utilité politique plus directe, ou pour avantager plus particulièrement le royaume ; et il en conserve la propriété : les routes militaires d'Écosse, la grande route de Londres vers l'Irlande, le canal calédonien, le pont de Bangor sur le détroit de la Menai, le Breakwater de Plymouth, etc., appartiennent à l'État et non à des compagnies.

leurs lumières, les législateurs anglais ont cru devoir préférer pour le plus grand bien de tous. Mon avis est qu'ils se sont trompés grandement en s'en reposant sur l'intérêt individuel pour créer à l'usage de tous des voies de transport à bon marché ; mais ils peuvent revenir à d'autres moyens sans se croire obligés en droit.

Les gouvernemens ont donc le *choix des meilleurs moyens* d'arriver à leur but. Or, quel est leur but dans l'œuvre des travaux *publics?* Est-ce *uniquement*, ou avant tout, comme on l'a dit tant de fois, le bon marché et la facilité des transports? Non, certes, l'Etat devra encore considérér si les moyens préférés de ce bon marché *actuel*, ne favorisent point, par excellence, l'inégalité des conditions et des richesses parmi les membres de la communauté; s'ils ne sont pas une occasion de fraude; une prime permanente à la cupidité et à l'agiotage, etc. En un mot, l'Etat ne peut borner sa vue aux seuls résultats économiqnes et matériels : il doit voir encore leur portée morale, sociale et politique.

Lors même donc que les compagnies concessionnaires exécuteraient et exploiteraient à meilleur marché que l'Etat, il faudrait encore voir où conduit socialement et politiquement leur existence généralisée.

Et, comme le but de l'Etat (c'est-à-dire l'intérêt du pays, de tous les contribuables) est non seulement le bon marché de l'exécution, mais aussi celui de l'exploitation; et comme, enfin, l'Etat a en vue, non seulement le plus grand avan-

tage du présent, mais celui de l'avenir, il ne devra pas considérer uniquement le coût des travaux, mais aussi le taux des péages et des tarifs.

Lors même donc que les compagnies concessionnaires exécuteraient plus vite, et mieux et à meilleur marché, il faudrait encore s'enquérir avant tout de ce que coûtera leur *exploitation* ; savoir à quel prix elles laisseront passer sur leurs routes et canaux; et si, en définitive, le bon marché prétendu ne sera pas une onéreuse rançon pour le public contemporain et pour les futures générations.

Enfin, tous ces points étant résolus dans un sens favorable aux compagnies, il resterait encore à démontrer qu'il est de l'intérêt des contribuables, du peuple et de la civilisation de généraliser le système des péages sur les voies de transport et de communication.

II.

Question économique.

L'exemple de la Belgique réduit au néant tout ce que l'on pourrait dire en vue de prouver que l'Etat exécute avec moins d'économie, de rapidité et de solidité que les compagnies. Les exemples, toutefois, prouvent ici fort peu de chose : et même les chiffres et les calculs ; car rien n'est plus difficile que d'apprécier les inégalités de ce genre : jamais deux entreprises ne sont dans des conditions suffisamment analogues pour comporter une comparaison rigoureuse. Il faudrait que les travaux exécutés sur une ligne par l'État pussent s'effacer magiquement ; et qu'une compagnie vint ensuite les recommencer, ni plus ni moins, et *vice versa ;* alors il suffirait d'une soustraction entre leurs prix de revient respectifs, pour dégager l'inégalité économique relative.

En Belgique, les adversaires de l'exécution aux frais de l'État, s'appuyant sur quelques faits plus ou moins contestables, présageaient une chute certaine aux ingénieurs-fondateurs : leurs éva-

luations primitives seraient de beaucoup dépassées ; ils ne feraient pas les économies annoncées, etc. ; enfin on *ne leur prédisait que soucis, mécomptes, déficits et mille déboires pendant l'exécution et après!* L'Etat a répondu en se mettant à l'œuvre : il a réussi ; et tout l'échafaudage de calculs et d'argumens de ses contradicteurs, la plupart manifestement *intéressés,* s'est écroulé. En France, il n'y a pas d'autre moyen non plus pour l'administration d'avoir raison. Qu'on la laisse faire, il sera toujours temps de l'arrêter. Mais pour aboutir heureusement, il lui faut de fortes études, du scrupule dans les évaluations, et une réforme administrative à l'instar des Belges.

En vain l'on citerait une foule de travaux dont l'exécution par les ingénieurs d'État a été malheureuse ou dispendieuse ; car à l'encontre on prouverait qu'en général cette issue est due précisément à l'intervention de bailleurs de fonds ou de concessionnaires, dont les tendances égoïstes venaient contrarier obliquement, mais avec persistance, l'action et les vues toutes sociales de l'administration et de ses agens ; ou bien la cause de cette mauvaise conduite serait dans les lenteurs ou le mauvais vouloir apportés par les pouvoirs législatifs dans la délivrance opportune des fonds ; et alors il suffirait d'assurer à l'avance, et avec plus de sécurité, toutes les ressources affectées à l'exécution des travaux ; et en tout cas, l'on pourrait objecter contre le mode des concessions, avec tout autant de fondement, les mêmes lenteurs, les mêmes incertitudes, la même impuissance, les

mêmes éventualités dans la disposition des capitaux suffisants, dans les entreprises abandonnées à l'intérêt de particuliers toujours bornés dans leur fortune et se confiant le plus souvent aux fluctuations si capricieuses du crédit individuel. Enfin l'on prouverait aisément, comme nous le ferons bientôt, que si l'exécution par l'administration est loin d'être parfaite ou exempte de blâme, ce mode est pourtant le *moindre des maux* comparé aux conséquences sociales, politiques et économiques du régime des concessions.

Mais il s'en faut que la comparaison soit défavorable aux travaux exécutés directement par les gouvernemens en général. L'État belge, d'abord, a pu opposer victorieusement, sans parler de sa mémorable exécution du chemin de fer, l'entretien annuel de plus de 600 lieues de routes les *plus fatiguées du monde*, et la construction de routes neuves d'une étendue de dix lieues par an; et les immenses ouvrages d'Ostende et de la côte de Blankenberghe, et le canal de Maëstricht, etc., etc., exécutés comme ouvrages ordinaires de l'administration. Nul de ses adversaires n'a pu mettre en doute le bas prix et la rapidité de ces travaux ainsi que ceux du souterrain du canal de Charleroi. Le canal d'Antoing qui a été achevé, je crois, par l'intérêt privé dans la moitié du temps prescrit, doit sa réussite au zèle de l'administration, car c'était l'État qui faisait l'avance des fonds; et la délivrance, en temps opportun, dépendait de la vigilance et de la bonne volonté de l'administration.

Quant aux évaluations, il est reconnu en Belgique

que l'administration des ponts et chaussées non seulement ne dépasse pas ses détails estimatifs, mais que les travaux, exécutés chaque année par elle pour plusieurs millions, sont souvent adjugés avec grand rabais.

En France, toutes les routes ouvertes sous l'empire, celles du Simplon et du Mont-Cenis; le canal de Saint-Quentin; celui de l'Oise; les grands ponts, etc., ne redoutent certes pas l'investigation sous ce triple rapport de l'économie, de la solidité, de la promptitude, et surtout dè la difficulté vaincue. Personne en France ne croira que Napoléon eût souffert que son corps et son administration des ponts et chaussées se fussent montrés inférieurs en quoi que ce fût aux financiers et aux compagnies. Depuis ce grand homme, il est vrai, la restauration a laissé s'altérer les traditions du corps; l'administration centrale a perdu son initiative, son zèle et son énergie; mais à qui la faute? précisément à l'invasion des gros capitalistes dans les bureaux; à l'importation du système anglican des concessions; à la faveur et à la partialité accordée aux banquiers dans toutes les questions de travaux publics par les pouvoirs de cette époque, et au découragement forcément ressenti par les fonctionnaires, qu'on réduisait ainsi à d'aveugles machines, et dont on subalternisait les vues d'intérêt général aux intérêts d'intermédiaires parasites, de prêteurs d'argent à gros bénéfices.

Quoiqu'il en soit, toujours les ouvrages *ordinaires* des ponts et chaussées de France ont été exécutés sans dépasser le prix de l'estimation : ce-

pendant l'importance annuelle de ces travaux n'est pas moins de 35 à 40 millions. Et comment en serait-il autrement? tout est prévu et arrêté depuis longtemps pour chaque localité. Qui sait mieux le prix courant des matériaux de toute nature dans un arrondissement ou un département, que ses ingénieurs? qui connait mieux l'art des ponts et chaussées et des canaux? qui formule mieux les détails, les devis, etc., que les *modèles* auxquels sont assujétis les ingénieurs de l'État? Il serait étrange en effet qu'un personnel expert, consommé dans son art; qu'un service organisé pour l'unité d'action et la simplicité des moyens, avec une seule et unique administration d'où part l'ordre de faire, et où reviennent les preuves qu'on a fait; que toutes ces conditions premières de toute économie, de toute promptitude et de toute durée fussent précisément inférieures à ce qui est la négation de toute ces qualités ou de tous ces attributs: à l'anarchie et à la licence de l'intérêt privé, à la complication et à la superfluité des instrumens, à la multiplicité des administrations, à l'isolement du personnel et des intérêts, à l'incertitude sur la valeur morale et la capacité spéciale des ingénieurs de la libre concurrence!

Il n'y a donc que les travaux *extraordinaires* qui puissent prêter à une critique décisive; et encore, faudra-t-il avoir soin de les mettre en parallèle avec les travaux analogues des concessionnaires; et encore faudra-t-il reconnaître que si les dépenses dépassent les évaluations primitives, ce n'est point, *généralement*, inexactitude absolue, incapa-

cité, ignorance ou négligence de la part des auteurs des projets ; c'est que les circonstances, ou les intérêts particuliers en jeu, exigent d'eux trop de précipitation ; ou parce que, dans l'exécution, l'on s'apperçoit que des modifications apporteraient de notables perfectionnemens. Or n'est-ce pas aussi le cas des compagnies ? ne proposent-elle pas tout durant leurs travaux, des modifications à leur tracé, etc. ; et qui pourrait les en blâmer ; et, à ce titre, taxer d'inexactes leurs premières estimations ?

Citera-t-on, comme on la fait tant de fois, le canal de Saint-Quentin, qui aurait coûté deux fois son estimation primitive ? — Il sera répondu que ce canal, entrepris d'abord par des concessionnaires, n'aurait jamais été exécuté si le gouvernement n'avait lui-même repris les travaux. — Sans doute la première estimation faite par les ingénieurs de l'État, montait à 8 millions, tandis que la dépense totale a été de 12 millions : mais on oublie de nous dire que 3 millions et demi furent ajoutés au devis primitif pour modifications et pour augmentation de largeur. — Si les travaux durèrent longtemps, ce ne fut pas le résultat d'une lenteur d'exécution : ce fut la faute du budget dont les allocations annuelles consenties, étaient insuffisantes. On a beaucoup vanté l'activité et le succès de M. Honorez qui a étanché ce canal moyennant concession ; mais on oublie encore de dire au lecteur que ce n'est point l'octroi exorbitant concédé à M. Honorez, qui a arrêté les filtrations du canal de Saint-Quentin ; mais bien la couche de béton

de la composition de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, M. Minard; on oublie de rappeler que M. Minard a tout aussi bien étanché le canal du centre avec ce même béton, sans avoir eu besoin pour cela de l'intervention prodigieusement onéreuse du concessionnaire du canal de Saint-Quentin. — Ce formidable argument se réduit donc à ceci : M. Honorez était inutile; et son intervention a coûté au pays le double de ce qu'il eût fallu aux ingénieurs de l'État, pour produire le même résultat.

Citera-t-on le grand canal de la Nord-Hollande qui, commencé sous le devis de 3 millions, n'a pas eu assez de 14 millions? — Il sera répondu que le premier devis a été dressé pour un canal maritime, de moyenne dimension; mais que, sur les instances réitérées de la ville d'Amsterdam, il fut ordonné d'agrandir et d'approfondir le canal pour recevoir les vaisseaux du plus fort tonnage : et dans les 14 millions dont on parle, sont comprises les dépenses du bassin-sec avec ses machines à vapeur, ainsi que l'endiguement et l'approfondissement du Niew-Diepp.

Citera-t-on le canal de Mons à Condé, dont la dépense, dit-on, aurait été outrepassée de plus de moitié, si l'on n'eut pas surpris le terrain aux propriétaires? — Mais il faudrait ne pas oublier de rappeler que ce canal, ayant été en grande partie exécuté par régie et dans un temps de troubles, on ne saurait le prendre pour exemple.

Citera-t-on le canal de la Sambre, dont les concessionnaires sont ruinés? — Cet exemple sera

fort peu redoutable, si l'on se fait scrupule d'avertir les lecteurs que les faux frais comme les fausses manœuvres qui ont eu lieu dans les travaux ne peuvent être attribués aux ingénieurs des ponts et chaussées, leur action ayant été, de notoriété publique, complettement paralysée dans cette affaire.

Citera-t-on le *Canal de Terneuse* qui en définitive ira, dit-on, au double de l'estimation primitive ?— Il faudra reconnaître que ce canal fût l'objet d'une concession et que probablement le montant des devis n'aurait pas été dépassé, si l'État avait exécuté pour son propre compte.

On apporte également en exemple le canal de Bois-le-Duc à Maestricht, dont les dépenses ont été outrepassées de moitié, mais on oublie de dire que ce canal, exécuté en quatre ans, a cent vingt-deux kilomètres de longueur, vingt écluses de sept mètres de large ; et que cependant il n'a coûté en total que 4,450,000 florins; et que par conséquent nul concessionnaire ne l'aurait exécuté pour un prix moindre.

On invoque encore d'autres exemples de ce genre; mais toujours on a soin de taire les circonstances qui donnent aux entreprises citées un tout autre caractère que celui qu'on veut leur prêter (1).

Restent les canaux de France entrepris en 1821

(1) Voir, pour une plus complette réfutation, la Réplique faite en 1834, par MM. Simons et Ridder, à un mémoire de M. Vifquain, inspecteur des ponts et chaussées en Belgique.

et 1822, dont la dépense estimée d'abord à 130 millions s'élève aujourd'hui à 280 millions, non compris les intérêts. Il ne s'agit point ici de justifier cette grande décision; loin de là il faut la condamner; mais alors, la condamnation porte directement contre l'intervention des capitalistes dans l'exécution des travaux publics; car nul doute que cette chèreté inouïe des canaux de 1822 ne soit due en grande partie, aux déplorables spéculations financières sur lesquelles on avait fondé les ressources de ces entreprises. Qui saurait dire pour combien les sollicitations de l'intérêt privé auront été dans la formation précipitée et incomplète des projets? Il est bien singulier en effet que cette déviation toute exceptionnelle des ingénieurs de l'État, corresponde précisément à l'invasion du génie de la spéculation et de l'agiotage dans les bureaux de l'administration des ponts et chaussées et dans l'exécution des travaux publics. Dans tous les cas, c'est mal à propos qu'on apporterait ces estimations de 1822 en preuve d'inexactitude de la part des ingénieurs. La plupart des augmentations de dépenses sont dues à des modifications désirables, à de réels perfectionnemens introduits dans le cours de l'exécution.

Mais n'importe, le grief ici porté est constant, inéludable; il faut y répondre. La réponse, la voici :

Le comité chargé, dans la dernière session, par la Chambre des Communes, de constater la situation des chemins de fer en Angleterre, vient de publier

(9 août 1839) un rapport (1) où il s'exprime ainsi :

»Les dépositions faites devant votre comité ont établi que dans presque tous les cas dont il s'est occupé, les estimations de la dépense de construction des chemins de fer soumises au parlement, sont restées fort en dessous de la dépense réelle. Votre comité s'est efforcé de rechercher à quelles causes il fallait attribuer cet excédant de dépenses, et il pense qu'il doit être attribué aux circonstances suivantes :

» Les demandeurs en concession, aussi bien que les ingénieurs, étaient dépourvus de l'expérience qui leur aurait permis de calculer exactement l'étendue et la nature des travaux nécessaires; les matériaux à employer; les quantités de terres que réclamaient la destination des chemins de fer et les bâtimens indispensables pour la réception du public. Il faut ajouter à ces causes, les attentes chimériques et le désir naturel de la part des promoteurs de l'entreprise, de tenir aussi bas que possible les calculs de leurs dépenses présumées, afin de la montrer sous un jour favorable. Le prix du terrain nécessaire à l'établissement des routes en fer a souvent surpassé l'estimation qui en avait été faite avant la promulgation des bills.

» En outre, dans beaucoup de cas, une augmentation dans le prix du travail et dans le coût des matériaux a eu lieu pendant que les entreprises étaient en voie d'exécution. D'ailleurs les ouvra-

(1) Voir la note 4 à la fin du volume.

ges mêmes ont été construits avec un grandiose qu'on n'avait jamais tenté jusque là ; et l'échelle sur laquelle ils furent nécessairement établis a rendu les calculs de la première estimation tout-à-fait inapplicables. Toutefois, après avoir tenu compte de ces circonstances, il est douteux que les compagnies ou leurs ingénieurs aient apporté un soin suffisant dans tous les cas, en mettant sous les yeux du parlement des estimations exactes et consciencieuses du coût probable; et, bien certainement, plus d'une fois des projets de chemins de fer ont été soumis au parlement, comme de pures spéculations, par des faiseurs de projets tout-à-fait étrangers à la localité, peu inquiets de mener à bonne fin l'entreprise, pourvu qu'il pussent tirer un bénéfice passager des transactions préliminaires auxquelles ces sortes de travaux donnent nécessairement lieu. Ces observations cependant ne s'appliquent point aux nombreuses entreprises d'utilité publique qui contribuent autant au crédit de leurs promoteurs qu'elles servent au bien général.

»A la vérité il était impossible, avant l'ouverture des chemins de fer, d'apprécier la nature et l'étendue des dispositions qu'exigerait la commodité du public. C'est ainsi que les estimations présentées au parlement sur le coût des stations à établir le long d'un chemin de fer, se sont trouvées tout-à-fait insuffisantes. Les exigences du public ont surpassé de beaucoup tout ce que l'on en avait d'abord présumé. Le prix des machines et des voitures a aussi considérablement augmenté. Le prix

ce à dire? qu'en supposant également à l'État et aux compagnies les qualités requises, ils n'en sont pas moins soumis à la règle des exceptions. Certes, si l'on soutient que les deux exemples si défavorables aux compagnies sont des exceptions, nul ne prétendra que l'exemple de 1822, si défavorable aussi à l'État, soit le cas général. D'ailleurs combien ne pourrais-je pas grossir la liste des *mécomptes* de l'industrie clairvoyante des compagnies !

Les partisans trop zélés de l'industrie des compagnies concessionnaires ont donc fait gratuitement encore, des estimations excessivement fautives, l'attribut exclusif et absolu des ingénieurs des ponts et chaussées. Voici, pour cette autre face de leur habileté d'économiste, la réponse des ingénieurs belges.

La dépense présumée des sept premières sections avait été portée par eux à.	17,145,480 fr.
La dépense effective a été de.	18,949,324
Différence en plus. . .	1,803,844

C'est environ 40,000 fr. par lieue. Cette différence très modérée est due en grande partie à ce que plusieurs des élémens du calcul ont été ultérieurement modifiés. Ainsi le poids des rails a été augmenté; la largeur de la voie également. Les terres et la main-d'œuvre en acquérant une nouvelle valeur de la présence même des chemins de

tout l'avantage reste aux ingénieurs anglais, et les nôtres ne peuvent leur disputer la palme.

fer, ont fait mentir d'autant les devis et les approximations. N'est-ce pas là un succès plutôt qu'une erreur?

La prudente économie du premier établissement en Belgique mènerait d'ailleurs à conclure que si, de leur nature, les compagnies sont économes et les ingénieurs d'État prodigues-nés, c'est pourtant selon les latitudes; car tandis qu'à l'heure même une compagnie inaugure solennellement le chemin de Versailles dans de magnifiques salles d'attente qui tiennent du monumental, les ingénieurs belges n'ont, aux abords même de la capitale, que des stations prosaïquement bâties, des salles d'attente démocratiques; et partout, sur le développement de leurs lignes, ce qui frappe en les parcourant c'est l'absence du luxe et du superflu; c'est une sobriété de dépenses modèle.

Je sais que les situations sont autres pour les deux entreprises; que celle de Versailles devait se donner quelque chose de la grandeur et de la richesse des lieux célèbres qu'elle vient desservir, afin de ne point blesser la vue par la brusquerie du contraste; mais je voulais montrer que les ingénieurs publics savent aussi comprendre les exigences contraires et s'y conformer, ce qu'en France on tient pour impossible : et cependant les ingénieurs belges sortent pour la plupart de notre école Polytechnique, ou en ont les traditions.

Voilà une partie des réponses que les défenseurs de l'exécution par l'État, ou plutôt des ennemis des concessions opposent aux exemples de leurs contradicteurs.

Ainsi, lors même que les compagnies auraient aussi décidément la supériorité d'économie d'exécution sur l'État qu'elles l'ont peu, cela n'intéresserait que faiblement le pays et ne l'obligerait nullement à les préférer et à les pourvoir de concessions. La question n'est d'ailleurs en aucune façon de savoir si elles dépassent leurs estimations primitives; mais si elles les *atteignent*, si elles ne restent pas au contraire beaucoup en deça : car l'un des mille stratagèmes de l'intérêt égoïste des compagnies, c'est de grossir ses devis, d'enfler ses dépenses présumées. En effet; n'est-ce pas sur les évaluations préalables à la concession que sera basé le tarif, le péage? N'est-ce pas le moyen de pouvoir gaspiller une portion du capital social, sans nuire à la poursuite des travaux, et par conséquent sans éveiller les soupçons des actionnaires ou les irriter? C'est un fait que presque toujours leurs devis dépassent ceux des ingénieurs du gouvernement; de telle sorte que le spectateur impartial pourrait leur reprocher le défaut contraire lorsqu'ils sont en présence, et que les ingénieurs de l'État interviennent dans les préliminaires d'une concession. Ceux-ci exagèrent peut être en moins; mais à coup sûr les compagnies exagèrent en plus. N'est-il pas avéré que l'entreprise du chemin de fer d'Andrezieux à la Loire, dont la dépense d'établissement avait été estimée à 10 millions de fr., n'en devait exiger réellement que 4,160,000 fr; que le concessionnaire, auteur du projet, le savait parfaitement; qu'il s'en prévalut même auprès de ses actionnaires, immédiatement après que la concession lui eut été adjugée, et que le péage fut basé

sur les 10 millions!!! Et ce qui vaut mieux qu'un et mille exemples, cette *habileté* de l'industrialisme n'est-elle pas dans la nature des choses, dans l'*intérêt bien entendu* de l'industrie particulière? En Belgique, tandis que les ingénieurs de l'État portaient à 3,081,000 fr. les frais de construction de la ligne en fer de Bruxelles à Anvers, une compagnie particulière les évaluait, dans son projet, à 4,656,000 fr.; et cette différence portait sur le prix du fer. Or, le commerce le cotait alors à 300 f.: les ingénieurs de l'État, voulant rester dans les évaluations larges, l'avait porté à 400 fr. La compagnie ne se faisait pas scrupule de le coter à raison de 555 fr., tandis qu'elle pouvait l'importer d'Angleterre au prix de 290 fr. rendu à Anvers! Il y a plus: un pont de même système et de mêmes dimensions que ceux qui ont été établis après adjudication publique, pour 75,000 fr. et 40,000 respectivement, sur la Nèthe à Waelkem et à Luffel; (pont qui devait être assis dans le voisinage de ces derniers pour la traversée du chemin de fer) était estimé par la même compagnie à 133,000 francs y compris l'imprévu!

S'il en est ainsi généralement, qu'importe alors au pays que les concessionnaires exécutent *à meilleur marché* que l'État; puisqu'ils *font payer plus cher que lui*; puisqu'ils mettent dans leur poche la différence du coût réel au prix d'évaluation, ou, si l'on veut, l'excès de péage qui résulte de cette fausse évaluation en plus.

Si maintenant l'on abandonne les faits et que l'on consulte la nature des choses:

État ou compagnies, les dépenses d'établissement des grands travaux ne s'en composent pas moins invariablement des mêmes élémens : 1° le montant des ouvrages à exécuter; 2° les frais de direction, d'administration et de personnel; 3° l'acquisition des terrains, les frais d'expertise, etc. Les estimations étant faites de part et d'autre, les travaux s'adjugent également au rabais; et les égoïmes n'en sont pas plus moutonniers avec les concessionnaires qu'avec l'État; c'est également *chacun pour soi et à son corps défendant*. Des deux parts donc, les entrepreneurs voudront d'égales conditions; ils auront des frais égaux; mais certainement le personnel coûtera plus cher aux compagnies qu'à l'État, en raison des appointemens plus élevés qu'elles sont obligées de donner à leurs employés dont l'avenir est moins assuré. J'admettrai, si l'on veut, qu'il faille plus d'employés à l'État par ce motif même qu'il paie moins cher, et que partant il y ait encore compensation sur ce chapitre. Quant aux expropriations pour cause d'utilité publique, on avait généralement admis jusqu'ici que les compagnies avaient sur l'État cet avantage d'obtenir leurs terrains à de meilleures conditions; mais le fait scandaleux du jury de Schélestadt qui avait à prononcer entre la compagnie de M. Kœcklin et les petits propriétaires expropriés pour le chemin de fer de Bâle à Strasbourg, est venu récemment mettre les compagnies sur la même ligne que l'État à cet égard, et leur annoncer que le temps du privilége en leur faveur, s'il a jamais existé réellement, est passé.

Il n'y a donc plus lieu à tenir compte de la probabilité de cette éventualité. Nous voulons l'admettre cependant; et nous supposons que l'acquisition des terrains coutera peut-être à l'État 40 et 50,000 fr. de plus par année qu'aux compagnies, grâce au stupide préjugé qui porte à gaspiller sans façon la chose commune comme n'ayant pas de propriétaires; mais ce qui rétablit l'équation, les compagnies auront à payer de plus que le gouvernement les frais de leur avant projet, les frais pour l'obtention de leur concession et pour se donner des actionnaires, les frais non moins onéreux de l'intervention des banquiers, les gros profits que les gérants et directeurs s'allouent toujours si généreusement sous le couvert des frais d'administration et des traitemens ou des parts d'actions industrielles; enfin au dessus de tout, les dividendes promis aux actionnaires en masse, afin de les allécher à la mise et aux éventualités de perte.

Où sera donc l'infériorité de l'État? n'est-il pas évident, au contraire, que toutes les autres considérations lui deviennent favorables. En effet, il est impossible de ne pas considérer que les frais de premier établissement de la part de l'État sont pour ainsi dire tout trouvés d'avance sans déboursé. Il a son corps d'ingénieurs et de conducteurs, il a son administration financière, centrale et départementale ; et s'il doit un jour créer un personnel nouveau de comptabilité spéciale et un matériel imprévu, ce sera une fois pour toutes. Il a en outre tous les avantages économiques de l'unité de direction : il lui suffit de généraliser ce qu'il a une

fois conçu et créé. Les hommes et le matériel qui cessent d'être utiles ici ou là, il les peut envoyer ailleurs ; ses fonctionnaires sont hiérarchisés et le directeur central a leur signalement passé et présent en moralité et en capacité. Ils sont assouplis à une discipline commune, à des travaux d'ensemble, leur langue est la même ; or, c'est avec un pareil organisme qu'un Napoléon soulèverait économiquement des montagnes.

Les traitemens peuvent être modérés parce qu'ils sont constans ; que la fonction est stable et en quelque sorte inamovible, et qu'elle laisse la perspective d'un avancement indéfini.

Avec les compagnies, au contraire, tout est complication, superfluité et double emploi depuis le matériel d'entreprise nécessaire à chacune d'elles jusqu'à son personnel d'employés et à son état major. Pour chaque compagnie qui se forme, tout est à créer, à ordonner et à inventer : presque toujours il faudra dresser les nouveaux venus à leurs nouvelles fonctions, et l'expérience de tous se fera ainsi aux dépens de la compagnie et par suite du public. En somme, *si l'on considère*, comme le dit le célèbre concessionnaire M. Seguin aîné, *combien les compagnies éprouveront d'embarras, de difficultés à organiser de grandes administrations*, l'on sera bientôt convaincu que la prétention des compagnies est mal fondée et qu'il faut leur préférer l'État, même sous le point de vue économique.

On conçoit qu'une société peu nombreuse qui opère par *elle-même* et pour *elle-même* exécute bien

et à bon marché; mais les chefs directeurs des grandes compagnies n'opèrent pas avec leurs capitaux : Ils n'opèrent point par eux-mêmes, il leur faut également comme l'État, recourir à l'intermédiaire des entrepreneurs. Il ne peut donc pas manquer : les compagnies exécuteront plus chèrement que l'État; et cela en proportion que leurs entreprises seront plus étendues et plus importantes.

En effet, par toutes ces causes, tandis qu'en Belgique les frais d'administration, de conduite des travaux et d'étude, se sont élevés à 7,100 fr. par lieues pour la section de Bruxelles à Anvers, et à 12,000 fr. par lieue pour la partie comprise entre Malines et Waremmes, laquelle est la plus accidentée du chemin belge; le rail-way de Saint-Germain a coûté, pour ces mêmes articles, plus de 100,000 fr. par lieue, et ceux de Saint-Étienne à Lyon et à Roanne 60,000 et 64,000 fr. ou en moyenne pour les trois chemins de fer des compagnies 77,000 par lieue.

C'est conséquemment, en faveur de l'exécution par l'État, une différence de 65,000 fr. !...

Voilà pourtant ce que les écrits en faveur des concessions oublient de nous dire.

Il y a d'ailleurs, en faveur de l'économique exécution de l'État, une raison qu'on n'a point fait assez valoir.

Soit que l'État fasse exécuter à ses frais et par ses propres agens, soit qu'il se confie dans l'industrie particulière des concessions, il lui faut toujours, s'il veut faire acte de prévoyance sociale, un corps d'hommes spéciaux capables de juger, de

diriger, de mettre de l'ordre et de l'uniformité dans les projets et dans l'exploitation, etc. De là les *ingénieurs d'État*. Le petit nombre des pays qui s'en passent le payent cher : témoin l'Angleterre. Certes les frais énormes qu'entraînent les formalités à remplir avant qu'on obtienne un bill de concession et le vaste remuménage que chaque demande de ce genre occasionne dans les localités, sont infiniment plus dispendieux pour le pays que ne le serait un corps d'ingénieurs publics.

Or, que veut-on en France? que l'État qui a des hommes spéciaux à son service, lesquels ont fait leurs preuves dans des examens et se sont affermis successivement par une longue pratique ; que l'État qui a une organisation consolidée à laquelle il ne manque qu'une volonté libre et puissante pour fonctionner admirablement, préfère, à cet ensemble, des entrepreneurs mobiles de compagnies isolées dont la moralité et l'aptitude lui sont toujours inconnues, puisque ce personnel peut changer et change en effet à chaque instant?

Mais, dit-on, ce ne sont pas les ingénieurs personnellement, qui sont mauvais, incapables en fait de travaux d'art; ce qui est mauvais, c'est l'esprit de corps; ce sont les lenteurs ou les prétentions de l'administration centrale; ce sont les formalités qui garrottent l'action des agens de l'État; — Les ingénieurs ne connaissent pas le prix inestimable du temps, ni la valeur de l'argent; ils n'ont pas l'expérience des affaires; ils manquent de liberté d'action; ils manquent du mobile tout puissant de l'intérêt personnel, etc. Enfin l'administration des

ponts et chaussées a des torts incontestables et s'est montrée souvent insuffisante dans ces derniers vingt ans. — Cela se peut ; mais cela ne prouve nullement qu'il faille lui substituer un ordre de choses plus vicieux, plus imparfait encore, et qui aurait bien d'autres torts. Cela prouve seulement qu'il y a nécessité d'améliorer cette administration par où elle pêche : ce qui est très facile, comme nous le verrons plus tard.

Quelque nombreux que soient ces griefs, on peut y répondre victorieusement d'un seul mot, tout en les grossissant même ; car tout cela est du domaine des imperfections contingentes et passagères qui atteignent et obscurcissent les plus belles et les plus salutaires combinaisons, et les plus indispensables institutions de l'homme. De faciles mesures et de légères réformes peuvent faire disparaître le mal. Il n'y a là rien qui ne soit dans la *nature des choses* : témoin l'exemple de la Belgique, dont l'organisation, et, qui plus est, la tradition et l'esprit des ponts et chaussées, étaient les mêmes qu'en France; témoin tous les faits et gestes de Napoléon, de Louis XIV, de tous les grands hommes d'État qui ont su transformer les corps constitués, et les rendre aussi bienfaisans qu'ils étaient nuisibles avant eux.

En Belgique, je l'ai prouvé, l'administration centrale et les ingénieurs fonctionnent à la satisfaction du grand nombre. Ils ont exécuté vite, et bien et à bon marché; mais aussi je dis l'administration belge et non toute autre administration. C'est l'administration bien conduite, c'est

le service public bien organisé. A entendre les partisans exclusifs des compagnies, il semble que toute administration, par cela seul qu'elle s'appelle de ce nom : *état*, *administration*, soit essentiellement un organisme vicié; comme si, par cela seul au contraire que les hommes sont rapprochés et ordonnés dans les cadres d'une hiérarchie, reliés par elle à l'unité d'action et de volonté, ils n'avaient pas les premières conditions de l'économie, de la célérité et de l'énergie.

Ce qui est mauvais dans une administration donnée, c'est l'esprit mauvais qui peut y exister, ce n'est pas l'organisme lui-même : la hiérarchie, l'ordre, l'unité, la règle ; car sans cela autant vaudrait dire qu'une armée régulière vaut moins, pour la bataille et la victoire, qu'une bande indisciplinée ; et il faudrait nous ramener aux *Condottieri* du moyen-âge. De même, il faudrait soutenir que dans les finances le système régulier de la perception des impôts par une administration publique, doit faire place à de nouveaux *fermiers généraux*.

On parle d'*esprit d'association ;* mais une administration, un corps, sont précisément fondés sur ce principe, lequel est la source de toute économie et de toute puissance. Il y a plus : l'industrie privée elle-même, à l'instant où elle veut se mettre en lieu et place de l'adminstration et du corps des ponts et chaussées, ne conçoit rien de mieux que de constituer, à leur imitation, une administration et un corps ; car une *compagnie* n'est pas autre chose; seulement la compagnie *publique* est là pour l'intérêt de tous; tandis que la compa-

gnie *particulière* est là uniquement pour le sien propre. Or, dans la première, il suffit d'un seul homme placé à la tête de la hiérarchie pour imprimer la vitalité nécessaire à tous les degrés du mécanisme ; de même que dans une armée, nous voyons la masse recevoir du général qui la commande, le courage ou la panique, l'action ou l'immobilité : que cet homme soit un Napoléon, et tout est dit! au contraire, tandis qu'il suffit d'un corps des ponts et chaussées, il faudra mille compagnies privées. Or, comment trouver mille Napoléon ; en admettant même que l'intérêt privé consente à faire quelque part, dans sa conduite, à l'intérêt général ?

Je veux dire, qu'il suffit d'un homme d'État habile pour faire d'une administration qui manœuvre à rebours et qui immobilise les choses, une administration active et capable de communiquer l'impulsion et la vie ; tandis que l'industrie *privée* aura besoin d'autant de chances heureuses en fait d'hommes capables et probes, qu'il y aura de directeurs et de compagnies. — Le gouvernement belge en rend témoignage.

Mais l'industrie privée refuse encore à toute administration d'*État,* à tout corps *public,* le *génie inventif,* la *spontanéité, l'inspiration,* d'où surgissent incessamment les découvertes et les perfectionnemens. Elle prétend que c'est encore l'attribut exclusif de l'industrie *libre ;* que les corps sont conservateurs de leur nature, mais nullement progressif ni féconds en expédiens.

Or, ici de même, l'administration belge a dé-

montré, par le fait, que tout cela est encore *relatif* et dépend de l'*esprit*, des habitudes imprimées par les chefs des hiérarchies à leurs subordonnés. Une administration est tout ce que l'on veut; ou plutôt tout ce que la font les moyens, les rapports établis, le milieu où l'on jette le fonctionnaire à son début.

La vérité est que, comme tout corps organisé, une administration quelconque livrée à elle-même tend à se désorganiser; qu'elle est bonne, excellente au début; qu'elle s'assied et se repose en se consolidant, et finit par s'immobiliser et sommeiller comme tout ce qui vieillit et passe : aussi bien les compagnies particulières que les compagnies publiques. Témoin les *corporations* du moyen-âge, salutaires et utiles lors de leur formation, funestes quelques siècles plus tard : témoin la hiérarchie ecclésiastique, la noblesse, etc.

Par la force de l'opinion, que l'on introduise donc un progrès modéré dans ces corps et dans ces administrations qui jusqu'ici sont enclins à se croire constitués pour régenter dans le *statu quo*, et l'on se sera donné à jamais avec eux tous les avantages qu'à notre époque on attribue exclusivement à l'industrie privée, moins les inconvéniens qui sont fondamentalement inhérens à celle-ci.

En citant la Belgique, j'ai également répondu d'avance au reproche de lenteur, de formalités décourageantes et de défaut de liberté d'action. J'ai du moins montré par le fait comment il fallait procéder pour y remédier. Quant aux prétentions de l'administration centrale, elles n'existent que pour

ceux qui croient aux concessions ou qui en veulent obtenir, et nous trouvons fort légitime que l'administration ait la prétention de conserver ses attributions, par la croyance fondée où elle est qu'il y va de l'intérêt national. Les autres griefs tombent également d'eux-mêmes devant l'expérience de la Belgique, puisque faire vite et à bon marché c'est montrer qu'on apprécie la valeur du temps et celle de l'argent, et qu'on trouve un mobile suffisant pour l'égoïsme dans un traitement modéré, dans le sentiment d'avoir bien fait, dans la réputation et l'estime publiques. Il devrait donc suffire des considérations qui précèdent; mais il faut aller plus loin.

Les écrits en faveur des concessions s'accordent tous dans certaines manières de raisonner illogiques et dans la pose inexacte des questions. Il suffit de les attaquer par ce côté faible pour leur ôter tout prestige.

1° Les partisans exclusifs des concessions supposent continuellement qu'il n'est pas de milieu entre le mode d'exécution directe par l'État, et le mode des concessions. Ils n'imaginent pas que l'État puisse fort bien rester propriétaire des lignes en général, et les *faire exécuter* néanmoins par l'industrie particulière avec la même liberté, de sa part, dans l'exécution, que si c'était une compagnie concessionnaire. C'est cependant là une combinaison des plus simples, que conseillent des ingénieurs civils comme M. Jules Seguin, et dont je donnerai plus tard les moyens détaillés. Or, cette combinaison annulle tout-à-fait

les argumens sans fin, amassés contre l'exécution par les ingénieurs des ponts et chaussées. C'est un grand et sensible échec pour les amateurs de concessions; car leur pensée secrète et favorite était qu'après avoir battu en brèche l'exécution par l'État, le monopole des entreprises serait infailliblement acquis aux concessions, c'est-à-dire aux péages, aux tarifs, aux sociétés par actions, se gouvernant financièrement à leur volonté : ils croyaient en un mot que l'on exécuterait et que l'on exploiterait en dehors de l'État et de son frein.

2° Par suite de la même préoccupation, à leur insu, ils raisonnent toujours dans l'hypothèse que l'administration et le corps dont ils parlent, sont nécessairement immuables dans leur organisation et bornés à toujours aux moyens imparfaits qu'ils emploient au moment et dans le pays où ils sont. A plus forte raison supposent-ils que le corps des ponts et chaussées est aujourd'hui dans son esprit, ce qu'il était du temps de l'empire pour certaines choses, du temps de la restauration pour certaines autres: par exemple, pour l'inexpérience des affaires, pour l'allure raide et sentant le despotisme, pour l'ignorance du prix du temps et de l'argent, etc.

Les ingénieurs ont toutes ces insuffisances là? soit: mais qui empêche d'appeler dans leurs rangs, par le concours et l'examen, les hommes habiles qui peuvent surgir dans les rangs de l'industrie et du commerce? La constitution et les droits acquis de l'école polytechnique, dira-t-on? mais une loi ne peut-elle défaire ce qu'une autre loi a fait pour des

temps et un régime autres?— Les hommes habiles ne seraient point assez payés pour se sentir attirés vers l'administration publique : — mais qui empêche d'augmenter les traitemens des ingénieurs à mesure que s'élève la moyenne des traitemens dans l'industrie extérieure, à mesure qu'on réclame des agens de l'État plus d'activité ou plus de qualités, à mesure enfin que s'augmente la richesse générale?

D'ailleurs, si jusqu'ici nos ingénieurs n'ont pas apprécié le temps et l'argent, s'ils n'ont pas eu l'expérience des affaires, n'est-ce pas que la nation elle-même était en défaut de ce côté? Et si l'on dit que nos chefs d'industrie et nos commerçans commencent à devenir Anglais et Américains à ce triple égard, ne peut-on pas affirmer aussi que nos ingénieurs font leur éducation positive, marchent avec le siècle, vont maintenant à la recherche des expédiens et des lumières pour leur art, en Belgique, en Angleterre, aux États-Unis, tout comme nos industriels et nos capitalistes y vont à la recherche des moyens de s'enrichir? Ne dirait-on pas à les entendre, qu'il y a, en France, deux races : l'une composée des amateurs de concessions, des capitalistes et industriels libres, lesquels seraient doués du génie des affaires, de l'esprit d'association à l'égal du commerce anglais; l'autre composée d'hommes destinés à l'administration, lesquels seraient sans spontanéité inventive, sans activité ni tact commercial. — La vérité est pourtant que capitalistes et industriels ont été obligés d'aller s'initier chez les Anglais

depuis 20 ans pour venir bégayer les mots d'association et de concessions. — Des deux parts il a fallu une lente éducation.

Forcément le corps des ponts et chaussées se modifie chaque jour dans le sens du progrès général; car il se renouvelle. Il en est de même du corps des chefs de l'industrie et du commerce, qui tout à l'heure se montrait si retardataire par rapport aux Anglais et qui, certes, est loin d'être encore assez expert en ce moment pour se permettre de faire en maître des remontrances aux ingénieurs. Les jeunes élèves eux-mêmes apportent chaque année à l'école polytechnique un autre esprit, d'autres dispositions que celles de l'empire. Ces jeunes rejetons seront de leur temps et conserveront étant ingénieurs quelque chose du plant primitif où ils ont grandi en liberté.

S'il est vrai que les notions économiques s'élargissent et se purifient dans le monde industriel et commercial, pourquoi ne pas reconnaître que le même mouvement s'opère parallèlement dans l'administration et le corps des ponts et chaussées? Il s'opère plus lentement sans doute; mais aussi plus sûrement: et d'ailleurs le mouvement mesuré est la condition de tout ce qui doit se perpétuer avec ordre et sécurité. On aura plus de flexibilité et de mouvement avec l'industrie libre, mais aussi avec elle toutes les conséquences funestes de sa mobilité, c'est-à-dire l'agiotage, les crises et les débâcles. Dans ce monde là, tout se mène confusément et au hasard; c'est le grand arsenal où se forgent les bons instrumens; mais ce n'est pas le

champ où il faut les utiliser, où l'on peut s'en servir pour le bien général.

Les traditions des ponts et chaussées, que l'on blâme et auxquelles on s'attaque sans cesse pour en faire un crime au personnel actuel, appartiennent à l'empire. L'esprit de corps, la raideur, etc., qu'on leur reproche de vieille date, doivent être attribués à la considération hors de ligne qu'on leur accorda partout à l'origine, à cause des connaissances exactes qu'ils portèrent les premiers dans le monde. Leur ton d'autorité résultait de l'autorité que la contagieuse volonté de Napoléon et tout le prestige de son règne leur donnait, jointe à la valeur qu'ils se crurent naturellement en voyant et ruminant leur supériorité relative. Cette grande satisfaction de soi-même devait les porter à croire qu'ils avaient peu à faire pour se maintenir au premier rang, en capacité et en savoir; ils se reposèrent sur leurs lauriers (car ils en avaient conquis), tandis que la société marchait à grands pas pour les rejoindre. Aujourd'hui, les industriels et les commerçans sont chimistes, physiciens, etc.; ils se sont familiarisés avec les x et les y...., et le prestige est perdu.

Les ingénieurs ont donc à marcher de nouveau, à se rendre supérieurs ou égaux en science économique, sociale et politique.

Il n'est pas douteux que l'enquête toute morale qu'ils viennent de subir devant le pays depuis six ans, dans leur caractère, dans leurs travaux et leurs habitudes, n'ait eu pour excellent résultat de les rendre plus attentifs, et de les élever,

par de nouveaux efforts, à la hauteur du rôle nouveau qui les attend; c'est à quoi ne songent pas assez ceux qui convoitent leurs dépouilles. Il est *impossible* que les ingénieurs actuels ne soient pas désireux de justifier les espérances ou de démentir les accusations dont ils ont été l'objet dans les brochures, à la tribune et dans la presse. Il s'agit de l'avenir de leur corps; ils doivent savoir qu'ils succomberaient à la lutte s'ils prétendaient se conserver dans l'immobilité. Ils ont enfin une épreuve à soutenir au bout de laquelle est la possession de l'avenir, ou leur défaite au profit des compagnies : car tout atteste, comme la dit dit un habile ministre des travaux publics, étranger, tout atteste que les corps qui périssent ne périssent que par leur faute, et que se montrer nécessaire c'est se rendre indestructible.

Si l'on trouvait que des argumens qui se réduisent en espérance peuvent être fort commodes, mais n'ont rien de solide, je mettrais celui que je viens d'enregistrer en présence des argumens du même genre de l'opinion adverse : « Le grand argument que l'on opposera probablement aux compagnies industrielles, dit M. Bartholony, c'est l'abus qui a été fait des sociétés par actions, mais outre que l'on trouvera *sans doute* des moyens légaux de mettre un terme à ce grave inconvénient...., il est évident encore que de l'*excès du mal sortira bientôt le remède*; car, déjà, on peut s'appercevoir que ce moyen de faire des *dupes* est tombé dans un grand discrédit. »

Je laisse au public à penser lequel est le plus

voisin de l'illusion, celui qui compte sur l'amendement d'un corps qui a tant de motifs pour se faire continuer ses fonctions et son importance sociale, ou celui qui pense biffer la nature des choses d'un trait de plume, commander à la cupidité du siècle et au ton général des mœurs contemporaines. Mais je ne puis m'empêcher cependant de m'inquiéter où sera passé tout ce monde qui faisait des dupes, et même tout ce monde qui se laissait duper. Je crains bien que malgré le remède appliqué à ce côté de la plaie, ils ne se rencontrent bien vite sur un autre point, car les *dupans* et les dupés sont comme le fer et l'aimant, ils se cherchent et s'attirent éternellement.

Et puis, à s'attendre que de l'excès du mal sortira bientôt le remède, ne semble-t-il pas que la meilleure preuve qu'on a gagné une bataille, c'est de l'avoir perdue; ou que la victoire prochaine n'est jamais mieux garantie que par la défaite passée ?

3° Il n'y a pas, dit-on, en présence du corps des ponts et chaussées un autre corps qui contrôle, censure modifie ses plans et devis; il n'y a point un tiers intéressé à ce que les travaux soient faits le plus vite possible et avec la plus stricte économie, l'État étant alors juge et partie.

Cette objection est faite toujours dans la fausse hypothèse qu'il n'est pas de milieu entre l'exécution par les agens de l'Etat et les concessions. Or, rien n'empêche que le pouvoir ne se borne à rester *propriétaire* des chemins de fer et qu'il ne les fasse exécuter par des compagnies *non-concession-*

naires; enfin, c'est ici une question de voies et moyens à chercher, que nous indiquerons en temps et lieu. Mais, d'ailleurs, l'Etat n'a-t-il donc pas le plus vigilant des contrôleurs et des censeurs dans le public, dans la presse, dans les chambres et les conseils-généraux? Un vote de la législature ne peut-il pas faire cesser la direction imprimée, obliger à remplacer un ministère par un autre, qui ôte la cause des griefs? Cela peut être *lent*, mais cela est inévitable. Toujours, dans un gouvernement représentatif, les abus et les imperfections finiront par céder devant les justes remontrances ou les simples expositions de l'opinion. Il n'y a pas un exemple du contraire : *ou bien c'est que l'opinion est favorable au mal;* et alors le public n'aurait pas plus raison des mêmes abus ou des mêmes insuffisances, de la part des compagnies, que de celle des ingénieurs et autres fonctionnaires publics.

Quand donc l'on veut remonter à l'origine et à la cause des imperfections, on s'aperçoit que ce n'est point parce que l'on est administration et corps publics que l'on fait mal, ni même parce que tels administrateurs, tels ingénieurs sont mauvais; c'est réellement parce que l'opinion publique elle-même est si imparfaite ou si tiède qu'elle ne sait pas faire surgir, à la tête des affaires, des hommes et un esprit plus avancés; car on n'y songe pas assez : dans un gouvernement représentatif surtout, la valeur d'un gouvernement est toujours en raison directe de la valeur du public, ou du moins du public influent, de celui qui a

l'argent, la presse; la volonté de faire et de se substituer à ce qui existe.

C'est pourquoi le personnel dirigeant des compagnies concessionnaires dans son ensemble ne saurait valoir plus que le personnel qu'il cherche à remplacer : la valeur de celui-ci étant en quelque sorte le thermomètre de ce que vaudrait celui-là quand il serait à l'action.

Il y a d'ailleurs ici un cercle vicieux qui suffit, et au delà, pour renverser l'objection : si l'administration, n'a pas de contrôle, celui qu'elle exercerait elle-même envers les compagnies serait donc le contrôle d'une puissance qui n'est pas contrôlée, et qui, par conséquent, pourrait être de connivence avec les compagnies, dans le cas où elle serait indigne de sa mission: si l'administration est morale, qu'importe alors qu'elle exécute, puisque le contrôle serait superflu. C'est qu'en effet il faut bien remonter, comme l'a dit un profond publiciste, à une puissance qui juge et qui ne soit pas jugée; ou plutôt qui ne soit jugée que par la nation : ce qui est le cas de l'administration, dont le juge sévère et vigilant est déjà dans la représentation. Les compagnies se plaignent de l'administration comme *juge*; et, après cela, elles lui reprochent de n'avoir pas de juge elle-même, et se prévalent de ce qu'elles en ont un en elle; mais si ce juge est mauvais, corruptible, quelle garantie l'intérêt public a-t-il de plus à leur confier les travaux qu'à laisser ces travaux aux agens responsables de l'État? Et si l'administration est bonne, comme elle est le juge même qui jugerait

ou contrôlerait les compagnies, qu'importe qu'elle n'ait point elle-même de contrôleur direct et immédiat, puisqu'elle a par hypothèse, lumières, moralité, habileté; car le bon juge que je suppose ici doit avoir toutes ces qualités (1).

Il faut ajouter, enfin, que chaque fonctionnaire a pour contrôleur bien réel le fonctionnaire immédiatement supérieur en grade dans chaque hiérarchie spéciale de l'Etat; d'où résulte une vaste et immuable *surveillance mutuelle*, qui vaut bien, j'imagine, la surveillance des directeurs des compagnies.

Mais pourquoi tant chercher à prouver que les ingénieurs publics ne le cèdent en rien à l'industrie des compagnies, lorsque les plus chauds adversaires de l'exécution par l'Etat pensent « *que le corps des ponts et chaussées est un instrument admirable dont on ne sait pas se servir.* » (M. Bartholomy). Lorsqu'ils reconnaissent « qu'*à l'aide de recherches, d'opérations de calculs et de réflexions, les ingénieurs sont plus capables que qui que ce soit d'estimer les grands travaux.* » (M. Vifquain, inspecteur des Ponts et Chaussées en Belgique.)

(1) On se plaint de l'intervention des agens de l'administration dans l'économie matérielle des compagnies, et des chemins de fer qu'elles exécutent; mais cette intervention ne saurait être trop réelle ni trop pleine. C'est une conséquence inévitable du principe qui veut que toutes les lignes reviennent en définitive à l'État. — Cette objection serait en quelque sorte fondée aux États-Unis, et surtout en Angleterre où les concessions sont perpétuelles: mais là encore cette intervention sera bientôt réclamée comme une nécessité : déjà l'on s'y aperçoit que l'avenir est menacé de la plus grande anarchie et des monopoles de fait les plus révoltans, si on *laisse faire* davantage.(*Voir* note 4 à la fin du volume.)

Les ingénieurs des ponts et chaussées ne peuvent, dit-on, suffire à toutes les exigences du service ordinaire des routes, canaux, phares, etc. — Or, ceux qui affirment ces choses demandent, quelques pages plus loin, qu'une *ordonnance royale permette aux ingénieurs de quitter le corps, tout en conservant leur rang et leur grade pour être attachés aux compagnies qui réclameraient leurs services.* — C'est qu'en effet les ingénieurs civils en France sont encore à naître. Sauf un très petit nombre, on n'en connaît pas qui puissent remplir habilement une pareille tâche.

4° L'Etat absorbe, objecte-t-on encore, tous les travaux et ne laisse rien à l'activité des citoyens, à l'industrie particulière. — L'État est un être abstrait qui fait exécuter par les citoyens, non seulement une partie, mais tout ce qu'il semble faire par lui-même. Il ne va pas chercher ses entrepreneurs, ses commis, ses ouvriers, en Chine ou au Pérou. Il les trouve dans toutes les classes de la nation, et leur assure généralement d'honnêtes bénéfices. La seule chose qui distingue l'exécution des travaux publics, par lui et par des compagnies, c'est qu'il se met, pour la direction et la propriété, en lieu et place de 50 ou 100 grosses *maisons* qui cherchent la finance et qui feraient de l'oligarchie : en d'autres termes, l'Etat se substitue au grand profit de tous les citoyens et contribuables, à des *intermédiaires superflus, onéreux,* qui viennent se faufiler entre lui et le public des producteurs et des fournisseurs, propriétaires des matières premières nécessaires à l'exécution des

travaux. Sans lui ou avec lui, par l'Etat ou par les compagnies concessionnaires, la masse des capitalistes, des propriétaires-fournisseurs, celle des employés et des ouvriers de l'exécution et de l'exploitation des chemins de fer n'en seront pas moins soumis à l'ordre, à la subordination, à l'exactitude; obligés à une livraison ou à un travail s'ils veulent obtenir bénéfices ou salaires. Seulement, au lieu d'avoir pour chefs et potentats quelques personnages avides de la banque ou de la bourse, quelques spéculateurs de l'industrie et du commerce et des ingénieurs *libres*, ils auront le ministre, l'administration, des fonctionnaires amovibles et sérieusement responsables, dépendant de plus haut qu'eux, n'ayant point intérêt direct à ravir à l'entrepreneur, aux fournisseurs, à l'ouvrier même, une part de leurs légitimes profits, ni à spéculer, par le rabais démesuré, sur l'abondance de l'offre et des concurrens. Enfin, au lieu d'être à la merci des vicissitudes d'une société isolée, le public des fournisseurs et les ouvriers, s'ils ont bien agi, trouveront dans l'Etat le patronage d'un vaste établissement, et toute la sécurité et la liberté qui résultent de sa permanence et de son caractère public.

Je ne sais, mais il me semble que si les maîtres de forges, les propriétaires de mines, de carrières, de forêts, etc., qui, à la chambre ou ailleurs, ont pu se croire intéressés à prêter l'appui de leur influence politique aux promoteurs des concessions, avaient voulu réfléchir à la part que leur promet naturellement l'exécution par l'Etat,

ou à ses frais par des compagnies *non concessionnaires*, ils n'auraient point offert le triste spectacle d'hommes *publics*, conduits dans leur intérêt personnel mal compris, à conseiller des mesures et un mode aussi évidemment incompatibles avec le bien général.

Avec l'Etat, les profits des fournisseurs de tout ordre ne peuvent manquer d'être larges et honnêtes : c'est un point convenu : l'Etat ne peut pêcher, de l'aveu de tous, que par excès; puisque le défaut d'économie qu'on lui reproche ne peut provenir que d'une prodigalité coutumière de sa part dans les marchés et fournitures; mais en admettant qu'il allât jusqu'à être généreux, ce qu'il aurait payé en trop, étant reparti sur un grand nombre de têtes, serait du moins destiné à fructifier dans les mains des producteurs *en général*. Au contraire, avec les compagnies, l'intérêt public est placé entre deux dangers: —ou la compagnie économisera de tout ce qu'elle aura ôté au juste profit de ses fournisseurs, de ses employés et de ses ouvriers, et alors le bénéfice de cette économie sera pour elle, à l'exclusion du public producteur ou consommateur; car ses tarifs n'en seront pas moins basés sur les prix d'évaluation primitive, toujours élevés à leur maximum;—ou, les directeurs de la compagnie favoriseront des *fournisseurs amis*, en consentant des prix exorbitans, et cela au préjudice de ses actionnaires, sauf à prouver à l'état, s'il y a lieu, l'insuffisance du *maximum* des tarifs imposés à la compagnie pour retrouver l'intérêt légitime du

capital engagé, grossi par cette largesse interressée.

Ainsi, l'exécution aux frais de l'État est l'intérêt de tout le monde moins uniquement celui des égoïsmes qui veulent l'occasion de s'enrichir vîte aux dépens des contribuables et des producteurs-fournisseurs.

5°. Les compagnies opposent à l'État les éventualités de guerre, de troubles politiques, etc. : elles disent que ces éventualités mettent un obstacle sérieux à ce qu'il se charge d'exécuter d'aussi vastes entreprises avec ses propres fonds; que la guerre peut à chaque instant réclamer tous ses soins et toutes ses ressources; et qu'alors l'œuvre des chemins commencés resterait inachevée. L'État a 4 millards de dette, 300 millions de grands travaux d'utilité publique; ira-t-il encore s'engager dans la dépense gigantesque de 1,500 millions. — Malheureusement, on oublie de mettre en regard de ces éventualités de l'État, les crises commerciales et les retraits subits de capitaux, autres éventualités non moins fréquentes et inévitables, qui portent le désastre, la stagnation ou l'impuissance dans toutes les branches de l'industrie privée. C'est alors que les sociétés anonymes ou en commandite voient tarir leurs ressources et se retirer leur crédit; c'est alors que les promesses de versement de part d'actions deviennent illusoires. On oublie que lorsque l'État est sans crédit, les grandes entrepriss le sont aussi elles-mêmes, et bien avant lui. Comment peut-on recourir à ces objections quand

on sort d'une crise où tant de travaux ont dû s'arrêter et tant de sociétés se dissoudre? Certes, lorsque le pays soutient une guerre nationale qui se fait à outrance dans nos foyers, ou quand le pays est en proie aux troubles intestins, État et citoyen, industrie publique et industrie particulière, travaux publics et travaux ordinaires, tout chôme, tout est en souffrance; et les ressources et les efforts convergent vers le champ de bataille où vont se décider les intérêts les plus chers; c'est le sang qui remonte des extrémités du corps, et qui se concentre tout entier au foyer de la vie en péril.

Les entreprises ne sont d'ailleurs *gigantesques* que dans l'imagination des antagonistes de l'exécution au compte de l'État et au bénéfice de tout le monde; car l'exécution que l'on suppose si gratuitement devoir être instantanée et comme accumulée en peu d'années, sera positivement et forcément répartie entre trente ans, 50 ans et davantage. L'État, (pas plus que les compagnies) ne peut vouloir sérieusement entreprendre *à la fois* toutes les lignes utiles. Le renchérissement exagéré de la main d'œuvre et des matières premières, la privation d'ouvriers pour l'agriculture et pour l'industrie ordinaire, qui résulteraient d'un grand déploiement de travaux publics; et même la préparation insuffisante des projets, sont autant d'obstacles et de lenteurs *essentiels* qu'il n'est donné à aucune volonté d'abréger ou de surmonter. En réalité quelque soit l'amour dont on s'éprenne tout à coup pour les chemins de fer en France, il ne pourra guère être dépensé, sans in-

convéniens, plus de 60 à 80 millions par an. C'est plus, *en proportion,* que la dépense annuelle consacrée à ces travaux en Belgique. Et certes l'on ne pourrait aller au delà du point qu'on atteint en ce pays sans rencontrer quelqu'un des inconvéniens dont nous parlons.

Je dois faire remarquer à ce propos que tout ces vastes projets où nos publicistes et nos compagnies donnent carrière à leur imagination, et où ils comptent sérieusement par milliards, fortifient singulièrement aux yeux des étrangers, l'opinion dans laquelle ils s'entretiennent toujours, que notre nation ne sera jamais un peuple industriel et économe.

Mais l'objection que je combats ici fut-elle intacte malgré ces premières considérations, il serait facile de la détruire en tournant complètement les difficultés entrevues. L'on peut concevoir et appliquer en effet un système d'emprunt et d'exécution qui laisse l'État parfaitement maître de disposer de toutes ses ressources financières à tout moment de l'œuvre. Le système auquel je fais allusion et que j'exposerai ultérieurement, porte avec lui toutes les conditions de liberté à cet égard. Je l'ai déjà dit : les écrits en faveur des concessions, ont le tort de raisonner toujours dans l'hypothèse d'une combinaison préconçue, d'une seule, où l'on réduit l'État à tels moyens, à tel mode d'emprunt et d'exécution que l'on croit unique par la nature des choses. Cependant, là comme ailleurs, il est des combinaisons à l'infini que l'intelligence humaine recèle et que l'on

trouverait, si l'on s'ingéniait consciencieusement à les chercher.

6° « Il est possible, dit M. Bartholony, dans la plupart des cas, de faire jouir le public de tous les avantages attachés à l'existence des canaux et des chemins de fer, *sans qu'il en coûte rien à personne* ; et *le moyen en est fort simple, c'est de faire exécuter les travaux par l'industrie privée*. En effet, tandis que les routes ordinaires, dont l'usage est onéreux, coûtent des sommes énormes pour leur établissement et leur entretien annuel, les chemins de fer et les canaux, exécutés par des compagnies industrielles, *se créent et s'entretiennent d'eux-mêmes. Dans le calcul de leur revenu entrent tout à la fois les frais d'entretien, d'administration, le service des intérêts et le remboursement des sommes qu'ils ont coûtées; or, leur revenu suffisant à tout, ils ne coûteraient pas une obole ni d'établissement ni d'entretien.* »

A cela, l'administration belge répond : «Les chemins de fer exécutés par l'État se créent et s'entretiennent d'eux-mêmes. *Dans le calcul de leur revenu entrent tout à la fois : les frais d'entretien, d'administration, le service des intérêts et le remboursement des sommes qu'ils ont coûtées; or, leur revenu suffisant à tout, ils ne* COUTENT *pas une obole ni d'établissement ni d'entretien.* »

La différence entre ce que *coûte* bien réellement aux contribuables l'établissement par l'État des chemins de fer en Belgique, et ce qu'ils leur *coûteraient*, par hypothèse toute gratuite en France, avec les compagnies, c'est que l'État ne fait payer

dans aucun cas, et sur aucune partie de lignes, plus que le service des intérêts (y compris l'amortissement) du capital engagé, tandis que sur le plus grand nombre, sinon sur toutes celles des compagnies, le public paierait deux ou trois fois cet intérêt sous le nom de *dividendes*.

Je comprends difficilement comment on peut espérer faire adopter des argumens si peu spécieux, et comment un économiste peut jouer sur les mots jusqu'à prétendre que des ouvrages, si dispendieux à établir, et dont on brûle d'obtenir la concession, ou l'entreprise, dans l'espoir avoué de bons dividendes, ne *coûteront rien à personne, et se créeront, s'entretiendront d'eux-mêmes!* Nous verrons bientôt ce qu'ils coûtent au commerce et à l'industrie.

« Cependant, continue M. Bartholony, nous n'entendons pas dire d'une manière absolue que le gouvernement ne puisse *jamais* être entraîné à *quelques sacrifices*, par suite de l'appui qu'il aurait prêté aux compagnies concessionnaires; mais très certainement ce ne pourrait être que *pour un petit nombre d'entreprises*, où les dépenses auraient dépassé de beaucoup les prévisions. »

La Belgique répond : « Nous n'entendons pas dire que le gouvernement ne puisse jamais être entraîné à quelques sacrifices (bien qu'il n'en ait fait aucun jusqu'ici) par suite de l'ouverture de quelques lignes, *peu productives* pour l'instant, qu'il pourra ouvrir dans le but de favoriser le développement agricole et industriel de certaines localités peu avantagées; mais très certainement,

la prospérité générale *compensera* le déficit qui pourrait exister dans le taux de l'intérêt du capital engagé ; et comme d'ailleurs l'État pourra très bien trouver sur certaines lignes, avec le tarif uniforme en vigueur sur toutes, une recette totale supérieure à leur dépense totale, on comprend comment il pourra *balancer* la recette et la dépense totales des lignes *superproductives* et des lignes *non productives :* il pourra donc procurer au pays les nouvelles voies qui lui manquent, *sans qu'il en coûte rien aux contribuables :* ce que ne saurait faire, en aucune façon, l'industrie privée, quoiqu'en dise M. Bartholony; par cette excellente raison que chaque compagnie *tient à toujours* le *gros lot*, si elle l'a, ou supporte les suites du mauvais, s'il lui est échu, jusqu'à ce que les contribuables viennent, dans la personne de l'État, partager les désastres de la compagnie fourvoyée.

« La gestion d'un chemin de fer, qui est toute commerciale, doit être exclusivement confiée à l'industrie privée, poursuit M. Bartholony; car un gouvernement est, *par la nature des choses*, dans l'*impossibilité* de la bien diriger.

La Belgique répond : « Cette impossibilité est si peu dans la nature des choses, que notre chemin de fer est depuis quatre ans exploité par l'État à la satisfaction du pays entier ; et si un jour la gestion en est *affermée* aux particuliers, c'est qu'auparavant l'État se sera parfaitement rendu compte des péages qu'il peut laisser exister sans compromettre les intérêts du commerce ; et des garanties et précautions dont il devra s'entourer

dans son contrat avec une compagnie ; mais toujours il en restera propriétaire et en gouvernera les tarifs par le renouvellement du bail ou la révision périodique des clauses et conditions; toutes choses, qu'il ne faudrait pas espérer dans l'intérêt général, si les chemins de fer belges avaient été livrés aux entrepreneurs de concessions.

« Mais, dit l'économiste que je combats ici, l'État n'exécute pas à bon marché; et ces ouvrages qu'il aura créés à grands frais, *il ne les affermera pas pour rien....* où trouvera-t-on ce qui sera nécessaire pour faire face et au prix du fermage et aux bénéfices du fermier? Sur les tarifs incontestablement, c'est-à-dire sur le public. »

« Que devient, dans cette hypothèse, la pensée toujours mise en avant, qu'il importe d'établir des tarifs très bas et qu'on n'y parviendra que si le gouvernement exécute lui-même ? »

L'État belge répond : « J'ai donné un solennel démenti à ceux qui prétendaient que l'État exécute toujours *cher*, forcément et par la nature des choses ; nos tarifs sont plus bas que ceux d'aucune compagnie ; et c'est parce que je ne veux pas les élever, c'est parce qu'on n'*afferme pas pour rien* et qu'il faudrait des bénéfices considérables aux fermiers, c'est pour ces raisons et pour beaucoup d'autres de l'ordre politique et social, que l'*exploitation* par des compagnies serait une mauvaise mesure (1). —

» L'administration est liée, embarrassée dans

(1) « Une compagnie ne pourrait exploiter le chemin de fer belge sur le pied actuel. Les bénéfices que rapporte le tarif adopté

une nuée de réglemens, d'enquêtes, de conseils et de formes bureaucratiques qui font perdre un temps précieux, etc..... » — Il suffit d'imiter mes dispositions à cet égard, dit la Belgique : j'ai affranchi mes ingénieurs de toutes ces entraves ; et pour cela il n'a fallu compromettre aucune existence, ni détruire aucune institution : cependant mon administration des ponts et chaussées était en esprit et en organisme semblable à la vôtre.

» L'industrie privée n'a qu'un but : dépenser le moins possible, et dès lors obtenir le plus de bénéfice possible.» — Le premier terme de la proposition ferait l'affaire de tout le monde ; le second, fait l'affaire des compagnies, mais nullement celle du public.

» Il faut qu'on le sache bien, ce n'est point dans l'établissement de tarifs élevés, ce n'est point en rançonnant le public qu'une compagnie qui comprend bien son intérêt cherchera ses bénéfices : elle se fourvoyerait étrangement si elle les voyait

par le gouvernement ne seraient pas assez forts pour elle. Elle se trouverait forcée d'élever les prix et de diminuer ainsi le nombre des voyageurs. Alors seulement elle pourrait faire un gain considérable. Cela s'explique aisément : sur le chemin de fer, la dépense la plus considérable consiste dans les frais de traction qui comprennent le coke, l'huile, la graisse, la détérioration des voitures, etc. Supposez un convoi de cent personnes payant 5 francs par tête; il produira une recette aussi forte qu'un convoi de 500 personnes à 1 franc par tête; *mais il coûtera beaucoup moins à l'administration.* On a parfaitement compris cela en Angleterre, et c'est une des raisons pour lesquelles les chemins de ce pays ne sont pas, comme les nôtres, accessibles à toutes les classes de la société.» (Simons et Ridder. *Chemin de fer belge.*)

là.» — Une compagnie qui comprend bien son intérêt rançonnera le public le plus qu'elle pourra. Il est convenu qu'on n'expose pas son argent dans les chemins de fer exécutés par les compagnies, pour n'obtenir que des bénéfices *raisonnables*. On aime autant le prêt sur hypothèque. Une compagnie ne bornera le taux de son tarif qu'a l'*endroit juste* où tout le monde l'abandonnerait; en un mot, elle tendra la corde de l'intérêt, juste au degré au delà duquel elle se romprait. Je pourrais livrer à 1, se dit-elle, mais le public a intérêt à passer moyennant 4 : si je lui demandais 4 1/4 il n'y passerait plus : je m'en tiens à 4, à 3 1/2, à 3 tout au plus. Si cependant il s'obstine à s'éloigner de ma route, je m'exécuterai : mais si ma route est la seule, où si elle lui est nécessaire, alors malheur à lui! — Quant à la concurrence, vanité, illusion!... On ne bâcle pas un chemin de fer comme une boutique, en un jour et avec quelque centaines de mille francs; et d'ailleurs j'écraserai la concurrence si elle ose venir.

C'est là, je crois, de l'histoire universelle.—En agitant prochainement la question des péages et des tarifs, j'aurai encore l'occasion de rendre manifestes les graves inconvéniens du mode des concessions.

III.

Question morale.

Plus on avance dans cette critique, plus on se convainc que la question du meilleur mode d'exécution se résout beaucoup moins dans une question de moyens ou de système que dans une question de personnes. Sans doute, des deux parts, si les hommes choisis étaient habiles, intégres, actifs et puissans, l'on arriverait à bien, à la condition capitale de plus pourtant du côté des compagnies, que les clauses de leur concession fussent modérées : il est vrai, chacun refuse à ses adversaires l'une ou l'autre des conditions requises; et probablement l'on ne voudra voir où est le vrai qu'après avoir risqué l'enjeu. Toutefois, je crois qu'il y a, pour douter de la modération des compagnies, de l'habileté et même de l'intégrité de la plupart des hommes qui se mettent à leur tête, de mauvais signes dans le temps, sur lesquels je dois encore arrêter l'attention du lecteur.

7° Les partisans des concessions invoquent en faveur des compagnies le mobile tout puissant à

leurs yeux de l'*intérêt personnel direct*, et ils nient que les agens de l'État aient ce mobile à un degré suffisant.

Mais, des deux côtés, ne sont-ce pas des *agens* qui exécutent : les uns agens des actionnaires, les autres, agens des citoyens en général? Les actionnaires d'une compagnie manient-ils les fonds plus que les contribuables, qui sont comme les actionnaires de l'État? Sans doute les actionnaires font contrôler leurs gérans et directeurs; mais les contribuables ne le font-ils pas également, sous un gouvernement représentatif où il existe une cour des comptes, un budget annuellement voté, une presse libre, des conseils généraux, une tribune retentissante pour les élus de la nation? Les ingénieurs et les administrateurs de l'État n'auront pas assez de zèle : je le veux bien; mais c'est à la condition qu'on m'accorde que les gérans et meneurs d'une société anonyme ou en commandite auront trop de cupidité.

On devrait se souvenir que la justice à constamment sa balance à la main, et faire comme elle dans nos appréciations humaines. L'intérêt des gérans d'une société particulière à la bonne gestion des affaires, n'est donc pas l'*intérêt même qu'on prend à sa propre chose*; leur plus grand stimulant ce sera, on l'avoue, l'espoir de faire fortune; et encore la masse des employés sera-t-elle sans autre mobile que la faim ou la crainte; car elle sait bien qu'il lui est défendu de faire fortune : cette heureuse perspective n'est permise qu'aux chefs-directeurs, aux in-

génieurs de l'entreprise, aux banquiers ; et peut-être quelquefois aux actionnaires.

Il y a un vice *indélébile* dans la constitution des compagnies : elles reposent sur l'égoïsme d'individus venus un instant de toutes parts pour faire curée de la mise et abuser de la confiance des actionnaires. Ici la devise est : *chacun pour soi*. Les directeurs et les concessionnaires chercheront toujours à dégager leur fortune de toute *responsabilité* et à rejeter les chances mauvaises sur le public actionnaire ; à moins qu'on ne les assujétisse par l'immobilisation d'une forte part d'actions personnelles.

Et encore, de la moralité et de l'habileté d'un ou deux hommes dépendra toujours le sort de l'entreprise. S'ils sont cupides et pressés de jouir, ils feront tout pour s'enrichir. Dès lors mauvais travaux chèrement payés, stratagèmes et fraudes de spéculateurs en complicité avec les fournisseurs de l'entreprise : danger de collusion entre les concessionnaires et les gros expéditionnaires et négocians pour le transport de leur marchandises au préjudice des autres marchandises similaires ; et en définitive possibilité de monopole *de fait* du transport et du roulage général du pays.

On a dit avec raison qu'une compagnie n'entreprend pas un chemin qui coûte 50 ou 80 millions, en vue de favoriser des usines ou des industries qui en valent 8 ou 10 seulement. Mais là n'est point la question : on ne demande pas une concession pour une fin si insensée ; mais quand on a la concession, rien n'est plus certain que l'intérêt des compagnies s'en prévaudra pour se

donner, ou pour donner à ses amis et connaissances, toutes les fois que l'occasion s'en présentera, une supériorité écrasante ou quelque avantage indirect sur les usines et les industries rivales : aurait-on oublié les griefs de ce genre qu'a fait pressentir l'exploitation du chemin de fer de Saint-Etienne ? Il est vrai l'on peut tenter d'y remédier en imposant aux compagnies l'obligation de transporter *pour tous et dans l'ordre des inscriptions de chacun*; mais est-il bien certain que ces précautions ne seront pas éludées dans la pratique ? Quoiqu'il en soit, nous en prenons acte pour le moment où il s'agira d'entourer l'action des compagnies de toutes les dispositions propres à assurer les intérêts des tiers, et nous en tirons cette conclusion : la surveillance de l'État ne saurait être trop entière, et les conditions générales du cahier de charges des compagnies doivent être longues et singulièrement prévoyantes.

On ne saurait le nier : l'industrialisme, et le besoin de faire fortune à tout prix, sont aujourd'hui dans les mœurs générales, ou du moins dans les habitudes et les croyances d'une classe très nombreuse de capitalistes, d'hommes *capables* et d'actionnaires de la classe moyenne. Ce sont ces hommes, c'est ce nombreux public qui ont donné tous les scandales et amené tous les désastres de ces derniers dix ans dans l'industrie et le commerce. Ils ne sont ni morts, ni changés, pour avoir été réprimés ou repoussés. Si l'on fait appel aux compagnies, ce sera ces mêmes hommes,

ou leurs compères et leurs élèves qui circonviendront l'arène des adjudications publiques, et le sanctuaire toujours un peu mystérieux de la concession directe, et qui monopoliseront l'ensemble des concessions; tout au plus, ils n'en seraient que les meneurs, les agens secondaires ou les gérans. Or, avec de tels *instrumens*, je défie les concessionnaires, et les compagnies honorables dans leurs chefs, d'arriver à bonne fin dans la conduite des entreprises en général.

On ne change pas un trait de mœurs, les habitudes d'une génération, en quelques années. Qu'on laisse donc les considérations de détail pour la vue d'ensemble; et qu'on dise si la physionomie générale de l'époque n'est pas au gaspillage, au *tout pour le moment* de Napoléon? Comment espérer arriver au port en traversant de tels écueils!

Un exemple des procédés économico-moraux de l'industrie privée m'a été offert tout récemment avec sincérité par un des administrateurs de la station de Bruxelles, qui connaît bien l'industrie privée, et qui est loin de se montrer hostile envers elle. Voulant me prouver comment une compagnie pourrait exploiter à meilleur marché que l'État, il citait un bureau de son administration où six à huit employés étaient convenablement occupés chaque jour. Si l'exploitation se trouvait aux mains d'une compagnie, me disait-il, le chef de bureau qu'on aurait soin d'*intéresser* à la prospérité de l'entreprise, saurait bien faire en sorte d'opérer la même besogne avec moitié

moins d'employés : ils travailleraient davantage chaque heure, et plus d'heures chaque jour. Ce qui allait à dire : ils s'épuiseraient, ils n'auraient ni repos ni trêve ; mais la compagnie économiserait et préparerait à ses actionnaires de bons dividendes ; tandis qu'ici, avec les employés de l'État, le chef de bureau est forcé de respecter les exigences de la santé et des besoins sociaux de son personnel : il ne peut renvoyer facilement (1). Peut-être est-ce là, en effet, le régime *logique* de l'industrie privée, livrée à elle-même, et de tout égoïsme à l'anglaise et à l'américaine ; c'est celui du moins qui engendre le paupérisme et cette multitude abâtardie qui sue douloureusement tout son sang quinze longues heures chaque jour dans nos manufactures, et que nous en voyons sortir exténuée, flétrie, sale, grossière, mais profondément digne de compassion et de miséricorde.

L'intérêt bien entendu de l'égoïsme dépouillé

(1) Néanmoins, s'il faut se garder de l'égoïsme et de la dureté des compagnies, il faut également se garder de la tendance des administrations publiques à traîner à leur suite un grand nombre de *parasites*. L'employé de l'État aime le repos et le bien être que lui font de premières habitudes : il voit dans sa place une propriété ; mais il n'a pour cette propriété que l'amour de l'usufruitier. Je crois même qu'en Belgique il y a déjà un personnel superflu, et prêt à s'endormir pour peu qu'on le livre à lui-même. — Un peu de volonté suffira sans doute ; mais je suis persuadé qu'en ce siècle encore, il faut une énergie constante dans les chefs d'une administration, pour empêcher l'inertie et l'esprit de corps de naître, de grandir et de devenir supérieurs à la volonté même des ministres et des pouvoirs représentatifs.

du frein religieux peut-il mener à d'autre calcul? Travailler! produire! le reste n'est rien. Avec l'industrie des compagnies, l'homme-prolétaire est une *machine à revenu pour le capital*; mais avec l'État, l'homme est encore un être qui travaille pour jouir, qui produit pour consommer, qui agit afin de se pouvoir reposer; c'est encore une nature morale qui mérite qu'on la respecte dans sa chair et dans son âme.

Assurément avec des générations morales et religieuses, l'industrie *privée* ne le céderait nullement en résultats bienfaisans à l'industrie *publique*. Mais il faut reconnaître également que si une cupidité effrénée est la loi du siècle, l'Etat devient un modérateur obligé sans lequel la multitude restera exposée à de cruelles extrémités.

L'intérêt particulier de l'ingénieur et du fonctionnaire quelconque d'une compagnie est de travailler pour l'intérêt exclusif de cette compagnie, que cet intérêt soit d'accord ou non avec celui de tous les citoyens; car il en sera récompensé par le directeur, ou plutôt il n'est accepté qu'à cette condition, et il en est récompensé implicitement d'avance par son gros traitement. Voilà par où les compagnies arrivent à l'économie d'exécution; et en quoi les intérêts généraux et l'intérêt des compagnies sont en divergence complète par la nature des choses, c'est-à-dire par la nature de l'égoïsme. Enfin, le directeur et les actionnaires ne connaissent que leur intérêt d'abord, et ensuite l'intérêt de leur compagnie, lequel consiste en gros dividendes à tout prix. C'est là le principe de leur exis-

tence et leur fin. « Un concessionnaire, quand il le peut, devient le bourreau de l'intérêt général. »

Qu'on dise maintenant comment, chaque compagnie *tirant à soi*, toutes les compagnies pourraient réaliser le plus grand bien du public, et celui des contribuables en particulier.

Loin de moi de prétendre anéantir le mobile de l'intérêt individuel, ou de vouloir qu'il donne sa démission dans l'œuvre des travaux publics : je sais trop combien cela serait vain ; je sais également combien l'intérêt peut être un auxiliaire puissant, lorsqu'il est modéré par le frein de la justice et de la loi : je veux seulement que ce frein lui soit donné avec clairvoyance et certitude, avec nombre et mesure, dans la part d'intervention qu'on lui réserve. Je constate seulement ses insuffisances et ses *propriétés* anti-sociales quand il est livré à lui-même ; mais je reconnais sa nature indestructible dans le cœur de l'homme ; et même le sens providentiel de sa perpétuité ou de son existence : j'y vois la force initiale de notre activité, de nos énergies et de notre puissance, tout autant que l'occasion de faillir ou de résister ; en d'autres termes, l'intérêt est le terrain où germent le vice et la vertu ; mais j'ai la certitude que la force rectrice et modératrice est ailleurs : dans la raison collective d'abord, dans les prétentions mutuelles des égoïsmes ensuite ; puis dans la loi, les réglemens et les garanties.

Comment ne veut-on plus se reporter aux raisons solides qui, de tout temps et en tous lieux,

ont fait instituer les *corps publics!* Pour eux, l'estime du pays, la gloire, sont de sûrs et continuels stimulans de zèle et d'œuvres pour peu que l'administration supérieure soit digne de sa mission, et leur imprime une impulsion nationale et large, impulsion que j'appellerais volontiers *napoléonienne*. Les sentimens sociaux trouvent dans les corps constitués une prime peu dispendieuse pour le public : à savoir, sa reconnaissance, et un souvenir de la postérité. La devise du fonctionnaire public ne peut être, *en général*, que celle-ci : *tout pour l'intérêt national ;* car cet intérêt, c'est aussi le sien. Il pourra, sans doute, ne pas envier l'estime public et le souvenir des générations à venir ; mais ce sera précisément en proportion que la majorité du public sera elle-même ravalée au matérialisme. Ainsi, pour le répéter à propos, on ne serait pas plus avancé de lui préférer les gérans des compagnies et les ingénieurs particuliers ; mais il sera sensible à l'avancement, au traitement supérieur et à la retraite qui l'accompagne : que si le traitement actuel n'est point assez fort pour fixer la cupidité du personnel en général, augmentez-le, mais ne laissez à nul prix vous échapper la hiérarchie ; cédez, s'il y a nécessité, à la corruption générale qui laisse passagèrement prédominer l'intérêt dans toutes les âmes ; cédez... en jetant quelques oboles !

Presque dans tous les ordres de travaux, l'honneur et le profit sont encore à ceux qui ont commandé, bien plus qu'à ceux qui ont exécuté.

Cependant, bien souvent tout le mérite est dans l'exécution.

Si l'on veut revoir dans le corps des ponts et chaussées des prodiges d'activité et de zèle comparables à tout ce que l'on peut citer de l'industrie privée, qu'on rende à César ce qui est à César; *mais aussi au soldat ce qui est au soldat;* en d'autres termes que le soldat et l'officier cessent d'être éclipsés par le colonel. Que l'on cesse d'attribuer à l'ingénieur en chef ce qui est le fait de l'ingénieur ordinaire, et à celui-ci ce qui appartient au conducteur.

Que l'honneur enfin aille directement à celui qui est *honorable* dans chaque cas particulier, et que la distinction vienne directement à lui *d'en haut*, c'est-à-dire que le ministère fasse ample connaissance avec tous les membres du personnel par l'*intermédiaire de leurs actes.*

Mais manquât-il au personnel de l'État le mobile de l'intérêt pécuniaire, la supériorité de l'industrie privée, laquelle soigne fort ce côté du cœur humain, n'en serait pas plus engageante aux yeux de l'homme d'État et du législateur; car ils n'ont pas seulement à considérer l'avantage actuel : ils doivent encore se préocuper des intérets de l'avenir; ils ont à préserver les mœurs de la contagion générale de l'élément impur, d'un élément du moins dont la prédominance est incompatible avec la perpétuité et la grandeur des sociétés.

La cupidité seule est puissante; seule elle sera mère des grandes œuvres pacifiques de l'industrie

moderne ! Voilà, si je ne me trompe, l'idée fixe d'un certain public. Mais, est-ce que les soldats de la grande armée avaient ce mobile ? Est-ce que l'*honneur*, la distinction ne le remplaçait pas aux yeux des immortelles *compagnies* du grand Empereur et ne leur inspirait pas d'aussi grands sacrifices et d'aussi belles actions ! y eut il jamais autant d'activité dans les travaux des compagnies pacifiques, qu'elles en mirent dans leurs travaux guerriers ? Cependant Napoléon se connaissait en fait de passions et de mobiles. Or, l'honneur ainsi entendu est étranger aux compagnies : elles ne veulent mouvoir les hommes qu'avec de l'argent ; elles ne s'adressent qu'à la considération basse, et terre à terre, du traitement, du bénéfice ; et, quant à elles-mêmes, « une compagnie, dit expressément Napoléon, donne de très grands avantages à quelques particuliers, qui peuvent très bien faire leurs affaires en négligeant celles de la masse. »

Lequel vaut mieux, alors, du mobile antique, du mobile de Napoléon et de tous les grands hommes qui ont exalté les masses, fondé de puissantes hiérarchies et incrusté sur le globe de mémorables travaux ! lequel est à préférer : l'honneur, le dévouement à la patrie ; ou la cupidité, l'intérêt, ce mobile du vulgaire moderne, qui n'a jamais produit que des choses vulgaires et périssables ? avec l'honneur, l'individu est capable de tout *gratuitement* pour la société ; au contraire avec l'intérêt, l'individu ne fera rien pour la société qu'à la con-

dition de 20 et 30 p. 0/0 de dividende en perspective.

Les hommes qui, en Belgique et en France, poursuivent avec le plus d'ardeur le triomphe des concessions sont à quelques exceptions près que je me plais à signaler, les premiers à le dire tout haut. A la chambre des représentans ou dans la presse de Belgique, les aspirans-concessionnaires, MM. Dupuydt, Meus, capitalistes; Vifquain, inspecteur des ponts et chaussées, etc., se sont étonnés que l'on condamnât le desir bien prononcé qui anime les compagnies de réaliser de *gros bénéfices*.

En France, un pair influent, dont le nom figure à la tête des compagnies, a dit à ses collègues, en qualité de rapporteur sur les chemins de fer, que la crainte de voir les compagnies faire de *légitimes bénéfices* ne pouvait venir que d'un sentiment d'envie; je n'ai point d'envie et j'ai cette crainte, car ce que l'on entend par légitime est quelque dividende exorbitant, usuraire. Si je scrute ceux qui ont voulu les concessions et s'en sont fait les patrons, je vois des députés, des pairs de France, des représentans et des sénateurs belges, qui étaient déjà concessionnaires de canaux ou de chemins de fer, ou qui jouaient aux actions. Plusieurs n'ont pas hésité même à venir défendre à la tribune leurs propres intérêts sous l'habit de député. Il me semble que quand on est juge et partie, législateur et concessionnaire ou aspirant-concessionnaire, il faudrait un peu plus de modération; avoir davantage la conviction

qu'on est dans le bien, et professer des principes élevés, marqués au cachet du désintéressement personnel et de la grandeur morale; ou l'on s'expose à demeurer sans autorité dans son opinion et à faire même regarder ce que l'on soutient comme suspect.

Puisque nous en sommes aux preuves solennelles et en quelque sorte *parlementaires*, un député belge n'a pas craint de dire à la tribune des représentans : « Les gains *même excessifs doivent » être favorisés par tout gouvernement sage*, puisque » ces gains, conséquences naturelles de progrès » profitables à la généralité, deviennent à leur tour » une source nouvelle de travail! » — En effet : c'est pour cela que l'Angleterre a un pauvre sur quatre habitans; c'est pour cela qu'elle a une féodalité industrielle à côté d'une féodalité foncière. Ceux qui avancent des théories si étranges et si étroites partent de l'*individualisme*, et de l'idée monstrueuse que *tout ce qui est, est bien*, dans la distribution des positions et des bénéfices; qu'il y a des hommes *prédestinés* par Dieu à être possesseurs des sources, des conditions et des instrumens de la richesse et par conséquent à jouir de toutes les utilités; et d'autres, le grand nombre, prédestiné à la besace, aux haillons et au labeur. La société n'a rien à voir en tout cela; et l'homme qui souffre de la faim, lui et ses enfans, n'en seront pas moins obligés de respecter les spoliations légales des amateurs de *gains excessifs*. Ceux-ci auront tous les droits, les autres auront tous les devoirs. Voilà la justice distribu-

tive de ces Messieurs. Pourquoi ne le dirais-je pas? l'orateur qui a professé cette doctrine anglaise à la Chambre des représentans était malheureusement un *entrepreneur en concession*, qui convoitait quelques lignes, qui en a obtenu plusieurs, mais qui a dû résilier après avoir habilement spéculé sur les premiers versemens d'actions. On trouverait plus d'un exemple analogue en France : le public en est convaincu. Du reste, je consens à ce que le gouvernement favorise les *gains excessifs*, à la condition qu'il étende sa faveur à tous les citoyens *sans exception*, à moins qu'il n'aille ouvertement vers l'institution d'une inégalité à l'instar des castes.

8°. — Les concessionnistes supposent indistinctement les compagnies et leurs directeurs, *honorables*, éclairés et habiles. Et je dois encore le remarquer, c'est sur cette foi que M. Bartholony a écrit son pladoyer en faveur des compagnies et de la garantie d'un intérêt par l'État.

Il est fâcheux qu'on se livre à de si consolantes hypothèses, lorsque parmi le nombre des faillites déclarées depuis quelques mois, la majorité provient des faits et gestes des gérans de société en commandite par action!! Voilà comment l'industrie de nos jours se montre honorable! Est-ce bien à une époque de relâchement moral, sans pareille depuis la décadence romaine, où la maxime à l'ordre du jour est ouvertement *chacun pour soi*, que l'on vient proposer aux législateurs de s'en reposer sur l'égoïsme de chacun, pour faire la prospérité et le bonheur de tous!

Ce qui prouve, sans replique, qu'en France du moins et en Belgique, les hommes qui se mettent à la tête des compagnies ou qui sollicitent des concessions, sont en général mus par l'appas du gain, sans risques de leur part, c'est qu'ils se gardent de mettre leur fortune en jeu dans les affaires : quels sont ceux qui ont transformé ou leurs domaines, ou leurs capitaux, en actions immobilisées, non transférables? La plupart cependant possédent des fortunes colossales. Qu'ont ils avancé? Le *crédit de leur nom.* — Mais alors pourquoi leur intervention? Le crédit de l'État vaut bien le leur.—Ils voulaient les bonnes chances sans les mauvaises : or, c'est à ces signes que le bon grain se distingue de l'ivraie.

Aux États-Unis, ces hommes sont plus souvent *honorables* en toute réalité; ou bien les compagnies ont à leur tête des directeurs-commissaires non appointés, qui font la sécurité des actionnaires et du public. Ces directeurs ou contrôleurs, offrent en garantie de moralité, une carrière pleine d'actes généreux ou honnêtes. Le gain leur est devenu trop peu utile d'ailleurs pour qu'ils le convoitent au prix de la délicatesse : un service est comme une retraite; comme un certificat d'honneur civique décerné à leur patriotisme *éprouvé.*

Qu'on fasse voir que parmi nous les mœurs publiques sont montées à ce diapason, et alors nous nous montrerons certainement partisans, non pas des concessions temporaires ou autres, mais d'une alliance active, pleine d'abandon et de générosité, entre l'Etat et l'industrie particulière.

Mais, les concessions précisément ont pour résultat infaillible d'alimenter l'agiotage, de le généraliser, et en quelque sorte de l'organiser et de le perpétuer. Elles reposent sur des contrats aléatoires, et elles donnent lieu à une foule d'autres. Le système des actions, à son tour, n'est bon qu'autant que les placemens des actionnaires soient sérieux et qu'on mette obstacle à la facile transmission : les actions doivent donc être nominatives et non au porteur. Mais si l'on veut entourer les concessions de toutes les restrictions qu'elles exigent pour être tant soit peu sociales, alors vous verrez les amateurs cesser leurs poursuites.

Avec les concessions, l'on compte sur l'État si l'entreprise aboutit mal. Pour les obtenir, on sollicite, on intrigue, et c'est incessamment, car les concessions viennent l'une après l'autre, et ne commencent et ne finissent pas le même jour. Il n'est point jusqu'au sanctuaire des lois où la fièvre de la spéculation, entretenue par l'expectative des concessions et des grandes fortunes qu'elles promettent aux puissans, ne fasse pénétrer quelque chose de l'esprit qui anime la Bourse. Les députés sont actionnaires, ou directeurs ou amis et parens des meneurs. De là des scandales comme ceux que nous avons vus dans les dernières sessions.

Avec l'État, tout ce jet de passions s'amortit : il n'y a plus place que pour le travail et la modération.

Que les amateurs de concessions veuillent donc

bien consulter leurs souvenirs de ce dernier lustre, et récapituler les gaspillages consommés depuis dix ans en Amérique, en Angleterre, en Belgique et en France, par ce que l'on est convenu d'appeler *l'esprit d'association*, à l'aide du stratagème des petites et des grandes actions; et qu'ils disent si jamais les corps d'État, entrepreneurs des travaux publics, ont approché de cette énormité économique; et si l'on peut appeler *honorables* la foule des promoteurs de ces grands déplacemens de capitaux et de ces énormes désastres!

Si la France est assez malheureuse pour subir les concessions généralisées, je reconnaîtrai que les compagnies sont honorables, à ce signe: qu'elles auront souffert que l'administration publique intervienne dans leur gestion, prenne ses garanties et fasse ses réserves les plus larges: elles seront honorables si elles se confient dans le pouvoir comme celles de Prusse, au lieu de prétendre, ainsi qu'elles l'ont fait avec une persistance bien propre à inspirer les soupçons, que l'Etat n'ait absolument rien à voir dans leurs affaires et leur livre la sécurité, la fortune des citoyens, et le sort des voies de communication nouvelles.

9° Une autre préoccupation, qui rentre dans les précédentes, est celle qui fait confondre l'*intérêt* des compagnies tel qu'elles *devraient* l'entendre pour qu'il fût absolument *bien entendu*, avec leur intérêt tel qu'elles l'entendent dans leurs passions, dans leurs préjugés et leur degré de lumières actuels: et l'on part naïvement de là pour

affirmer en tous points le concours inévitable de l'intérêt des compagnies avec l'intérêt du public.

C'est là une grande illusion qu'on rencontre à chaque pas dans les écrits de M. Bartholony.

S'il était vrai que les hommes entendissent toujours bien leurs intérêts, ou qu'ils se rendissent à la preuve, depuis 4,000 ans l'on baisserait successivemeni les prix, afin d'augmenter les consommateurs; Adam Smith et Say ne se seraient pas acquis une célébrité, et M. Bartholony n'aurait point écrit des pages éloquentes pour prouver à tout le monde, que c'est l'intérêt de tout le monde de confier les chemins de fer à l'industrie concessionniste. Les gouvernemens aussi seraient parfaitement superflus, et les polices et les notariats, etc.

Il a fallu cependant venir jusqu'au XIX[e] siècle pour comprendre le fameux principe *des petits bénéfices nombreux.*

Et encore, autre chose est de le comprendre ou de l'appliquer: tout le monde connaît l'entêtement désintéressé des actionnaires du canal du Midi, qui avaient un intérêt palpable, certain, à modifier leur tarif, et qui, en s'y refusant, ont mis un obstacle invincible à l'exécution d'un canal notoirement utile à la contrée. La lutte persistante des canaux concédés de Briare et de Loing contre l'intérêt général du pays, n'est pas moins significative. Les canaux de Bourgogne et du Nivernais, qui ont déjà coûté 85 millions, n'ont été entrepris que pour forcer les concessionnaires

de Briare et de Loing à baisser leurs tarifs; ou plutôt pour permettre à la navigation du Midi de se passer de ces deux petits canaux. Eh bien! malgré cela, « les canaux de Briare et de Loing, dit M. Vallée (1), sont pour notre commerce une espèce de pays étranger, dont nous sommes tributaires, qui a ses intérêts, ses lois, et avec lequel on ne traite que de puissance à puissance, pour obtenir bien tardivement ce que réclame la prospérité générale ! Et cependant les *propriétaires de ces canaux ont toujours été des hommes extrêmement* HONORABLES. » Qu'on juge par là du système des concessions! Tout le monde sait que depuis 25 ans les grandes messageries de France ont préféré s'exposer aux concurrences et les laisser prospérer plutôt que d'abaisser leurs prix. Plus d'une fois elles ont baissé sans doute; mais ça été, de la part des *Victoires* pour écraser *Laffitte*; puis, de la part de la première encore, et de Laffitte *devenu grand*, pour écraser *Armand Lecomte et Ce*, et tout récemment les *Messageries-Françaises*; et chaque fois que l'écrasement était consommé, on relevait les prix à leur ancien taux, et de rechef l'on s'endormait en paix sur un monopole qui, en définitive, tournait peut-être con-

(1) M. Vallée, aujourd'hui inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées, a été l'un des premiers à signaler toute la portée anti-sociale et anti-économique des concessions. Personne ne les a mieux combattues et n'en a plus solidement et plus mathématiquement établi la critique. Déjà en 1829 il faisait valoir la plupart des argumens que l'on a propagés depuis cinq ans; nul doute que tôt ou tard on n'aboutisse à peu près à ses conclusions.

tre soi ; mais qui certainement n'était point conciliable avec l'intérêt du public voyageur, et par conséquent de la société entière.

Tout cela ne peut donc s'expliquer que par cette conclusion : *L'intérêt des compagnies est un intérêt aveugle, étroit, bizarre, égoïste par la nature des choses, et tout à fait étranger* (quand il est laissé à lui-même par la loi et la police sociale) *à l'intérêt général, et souvent à l'intérêt même des intéressés.*

Depuis longtemps les voyageurs auraient afflué dans les diligences et les messageries générales, si les compagnies l'avaient voulu. N'est-on pas très fondé à prédire qu'il en serait infailliblement ainsi des messageries par waggons et locomotives, quand ce mode de circulation serait entré dans les habitudes nationales et que les primeurs de l'exploitation auraient été cueillies ?

Assurément, tous ces industriels-gérans, tous ces actionnaires avides, qui ont gaté l'esprit d'association, croyaient entendre bien leur intérêt ; cependant M. Bartholony est le premier à déplorer leur tactique et leur manière de voir, car elles prouvent qu'ils entendaient mal leur intérêt, ou plutôt celui de la société.

Sans doute aussi, tout ce que pense M. Bartholony de l'intérêt bien entendu des compagnies, chacune d'elles devrait le dire comme lui ; mais aucune peut-être ne le dira par la raison qu'elles n'auront ni ses lumières, ni sa loyauté, ni sa chaleur d'âme et son patriotisme.

L'intérêt d'une compagnie, à la concession

d'un canal, par exemple, n'est nullement engagé à la bonne tenue de ce canal s'il est nécessaire à la circulation; le public y passera, il le faut bien; et on lui laissera l'œuvre pénible et les frais qu'exige le halage. C'est un fait notoire qu'on ne cure pas, qu'on ne faucarde pas, qu'on ne déglace pas, qu'on n'approvisionne pas de toute l'eau convenable ou possible; à moins d'une clameur générale et persistante des intérêts compromis. — Que peut-on objecter de plus criant contre le régime de l'administration publique!

Il est donc prouvé par le fait de chaque jour, qu'arrivé à un certain degré de prospérité, l'intérêt particulier préfère moins de bénéfices avec moins d'embarras et de mouvement. En innovant, on court des chances; or, ce que veulent les compagnies quand elles sont assises, c'est de n'avoir plus de chances. En s'immobilisant dans une honnête médiocrité, on sait ce que l'on a, on ignore ce que l'on retrouverait au bout de la tentative; à plus forte raison quand on a atteint une prospérité extraordinaire par l'affluence imprévue du commerce, ou quelqu'autre hasard.

En général, un marchand préfère gagner une même somme avec une clientelle bornée, qui paie cher et qui est assurée, qu'avec une plus nombreuse qui paierait moins et qui même lui rapporterait davantage. En tout temps, en tout lieu, dit-on, le commerce, c'est l'art de vendre six, ce qui vaut trois; d'acheter trois, ce qui vaut six. Ce ne peut donc pas être l'art de concilier l'intérêt de chacun avec le plus grand intérêt de tous, mais c'est

pour chacun l'art de s'approprier *le plus possible*, c'est-à-dire, d'aller jusqu'à la *limite juste* où l'intérêt général *se révolterait* contre ses exigences et sa rapacité. (1).

Les compagnies, libres de poser leurs tarifs, feront donc en sorte de pratiquer l'art du commerce comme tous les autres vendeurs ; car une compagnie n'est pas autre chose qu'un *marchand*, et des plus fins. Elles renchériront leur *marchandise* à mesure que la demande en sera plus grande : si elles ont un *maximum* légal ; elles viseront à l'atteindre et à s'y immobiliser.

« L'individu ou la compagnie, (dit un homme d'expérience, un *concessionnaire* aussi honorable qu'habile, M. Séguin aîné), se bornera à supputer les chances de gain ou de perte sans considération aucune de l'importance morale ou politique. Il ne faut donc pas isoler ces entreprises de l'action du gouvernement, d'autant plus qu'il est certain cas, où parmi la somme des avantages de toute nature qu'elles peuvent rapporter, la fraction qui doit profiter au public seulement, est égale ou supérieure même aux bénéfices directes que peuvent espérer les compagnies. »

(1) Si une compagnie trouve son intérêt à faire travailler en un moment donné, elle s'enquerra peu si l'activité et le développement du travail communiqués par elle dans une localité augmente le prix de la main-d'œuvre et celui des matières premières nécessaires à l'agriculture et à l'industrie de cette localité. Elle subordonnera cet intérêt public à son intérêt privé.—Après avoir *tué* les diligences et les messageries de son canton par un tarif abaissé à dessein, elle pourra très bien le relever ensuite et exercer son monopole. Cela s'est vu et se verra encore.

Ainsi donc, lors même que, bien entendu, l'intérêt de chacun serait dans l'intérêt de tous, il y aurait encore un immense abîme entre l'intérêt de chacun, tel qu'il l'entend, et tel qu'il doit l'entendre pour qu'il soit bien entendu.

Sans cela, (que les partisans des concessions me permettent d'insister), d'où viendrait la différence entre notre économie française, et l'économie anglaise et américaine qu'on vante comme si supérieure à la nôtre ? N'est-ce pas uniquement parce que les Anglais entendent mieux que nous, l'intérêt bien entendu. Des deux côtés de la Manche, l'intérêt individuel et l'intérêt général disent théoriquement et économiquement la même chose, mais les masses et les chefs de l'industrie comprennent autrement cet intérêt.

Toutefois même en Angleterre, cette terre classique du laissez faire et de l'individualisme, voici comment les compagnies s'entendent et s'harmonient : sur le chemin de fer de *Glasgow* à *Garnkirk* et à *Airdrie*, il se passe ce fait curieux : une compagnie qui exploite son propre railway au moyen de locomotives, est obligée de les abandonner, et de leur substituer des chevaux pour pénétrer sur la ligne d'une autre compagnie (qui cependant emploie des locomotives) dont elle emprunte forcément le parcours sur une grande distance ; c'est seulement lorsqu'elle est sortie des *terres ennemies*, qu'elle abandonne la remorque des chevaux et prend des locomotives qui l'attendent sur l'autre portion de sa ligne, pour continuer sa route. Il paraît que la compagnie qui abuse

aussi audacieusement de ses droits, invoque certain article de son bill de concession, bill revu, corrigé et augmenté plusieurs fois, de manière précisément à rendre possible un pareil état de chose : quels qu'en soient les motifs, ce fait m'a été affirmé par des témoins occulaires, qui ont assisté au changement des remorqueurs de leur propre waggon. Ce fait démontre combien il est vain d'espérer le concert amiable des compagnies *voisines* sur ce fondement que leur intérêt est de s'entendre ; il indique suffisamment aux législateurs la nécessité de mettre la volonté de la loi en lieu et place du caprice de l'intérêt privé, en réservant au cahier des charges la faculté, pour l'administration, d'intervenir et de faire statuer par arbitres dans tous les cas de litige possibles entre les compagnies, comme le parcours réciproque ; et en général dans toutes leurs relations quelconques.

Mais ce fait, après tout, est isolé, dira-t-on, et ne peut être considéré que comme une exception ; d'ailleurs on peut le contester : ce que l'on ne contestera pas, c'est l'accablante autorité du récent rapport à la Chambre des Communes, dont nous avons déjà extrait un passage décisif :

« Suivant quelques témoins, dit ce rapport, l'intérêt des compagnies de chemins de fer et celui du public ne pourront jamais être en opposition ; les directeurs de ces grands établissemens, agissant d'une manière éclairée dans leur propre intérêt, ont toujours suffisamment égard à l'avantage général de la société. Un examen plus approfondi

a cependant prouvé que cette assertion n'est pas sans exception. L'objet principal des directeurs d'une compagnie est d'obtenir un bon bénéfice pour le capital engagé, tandis que l'intérêt prochain du public est que les moyens de communication soient régulièrement assurés ainsi que la sécurité, la rapidité et l'économie la plus grande. En général et dans une certaine limite, il n'est pas douteux qu'il ne soit avantageux à la compagnie de satisfaire aux désirs et de pourvoir aux besoins de la communauté, particulièrement sur les lignes où d'autres moyens de communication existent encore et soutiennent une concurrence, faible à la vérité, contre ces tous puissans établissemens. Mais des cas se sont déjà présentés, dans lesquels l'intérêt des compagnies privées et celui du public ont été réellement en opposition : et probablement, à mesure que ce nouveau système se substituera aux autres modes de voyager, d'autres conséquences fâcheuses se manifesteront, à moins que quelque autorité ne vienne protéger l'intérêt public. La crainte d'une ligne rivale peut parfois être un frein pour les compagnies, mais il est peu de localités où le public ait le choix ; et des difficultés sérieuses, infaillibles, doivent se présenter dans la mise en pratique de ces moyens de contrôle.

« Le chemin de fer de Deeds et Selby est un exemple de l'opposition qui peut exister entre l'intérêt des compagnies et celui du public. M. Gott, dans sa déposition, a comparé deux périodes et montré que la compagnie en élevant le prix des places, et

en diminuant de 12,000 le nombre des voyageurs, avait augmenté son revenu de 1,300 liv. sterl. (32,500 fr.)

» D'après le témoignage de M. Ritson, trésorier du chemin de fer de Manchester, Bolton et Bury, la compagnie a obtenu un plus grand revenu du transport d'un moindre nombre de voyageurs. On trouvera ces résultats dans les pièces à l'appui du rapport concernant les chemins de fer de Dundée et Newtyle, de Leeds et Selby et de Manchester et Bolton; et votre comité appelle sur ce point l'attention du parlement et du public.

» Il est, en effet, du devoir des directeurs, en veillant aux intérêts pécuniaires de la compagnie, de maintenir les tarifs au point qui produit la plus grande somme de revenu; or, cette obligation peut porter le plus grand préjudice au public, et spécialement à la classe de voyageurs qui est le moins capable de le supporter.

» Les funestes effets du système des routes en fer sur les classes de voyageurs les plus pauvres, paraîtront plus rigoureux à mesure que les autres moyens de voyager à bas prix par les diligences, par les messagers et les rouliers disparaîtront. L'opinion de MM. Robert Stephenson et Bury sur ce point et sur les meilleurs moyens d'y remédier, est digne d'attention.

» L'opposition qui a été constatée entre l'intérêt des compagnies privées et celui du public en ce qui regarde les tarifs des voyageurs, n'est pas moins réelle en ce qui concerne le prix du transport des marchandises par les chemins de fer.

Quelques pétitions à ce sujet ont été renvoyées à votre comité, qui s'est efforcé en conséquence d'élucider ce point important. »

Et plus loin : « Il est clair que les intérêts généraux de la société doivent quelquefois être en opposition avec ceux des propriétaires de Railways, et que dans ces cas les combinaisons des capitalistes associés en vue d'un avantage commun et guidés par des directeurs capables, prévaudront probablement contre les efforts isolés et la résistance partielle du public. »

Voilà ce que l'on commence à vérifier partout en Angleterre, et à dire tout haut en plein parlement. Le jour est donc enfin venu où il faut renoncer à prendre ses argumens dans le pays classique des concessions.

On dit à l'État : Si le public fréquente et favorise un chemin de fer, etc., c'est qu'il y trouve un avantage : que vous fait le reste? n'est-ce pas là l'essentiel? et qu'avez-vous à vous mêler de savoir si le public ne pourrait pas y passer à meilleur marché?

Ce raisonnement pourrait être admis à la rigueur, s'il s'agissait d'un échange ordinaire entre particuliers qui disposent en *toute propriété* de leur *avoir*, parce qu'ils ne tiennent pas leur propriété d'une *faveur* spéciale, d'un privilége que leur aurait accordé l'État, c'est-à-dire tout le monde, et en particulier ce même public qui achète la circulation du chemin; mais cela est absurde et naïf à l'excès, lorsque le vendeur n'est qu'*usufruitier* de la marchandise, lorsqu'il la tient de l'État; lorsque l'État a

du exproprier tant de citoyens de leurs terrains et demeures.

C'est pourtant à l'aide de cette confusion qu'en Angleterre on s'est fourvoyé dans les concessions libres. On est parti de l'idée étroite que, si les uns trouvaient leur intérêt à vendre, et les autres à acheter le parcours d'une route, d'un canal, il fallait *laisser-faire*, laisser débattre les prix : tant pis si le grand nombre en souffre. Calcul de comptoir, comme on voit, où se trahit l'ignorance complète de la nature d'un gouvernement!

On assimile les droits des concessionnaires au libre débat entre la demande et l'offre de l'industrie privée. C'est se montrer conséquent au principe du laissez-faire commercial le plus illimité. Ce principe a été vanté, exalté, pratiqué parmi nous, comme devant toujours concourir avec l'intérêt général et voilà qu'en effet on arrive à sa dernière conséquence : l'assimilation des services publics aux prérogatives des échanges privés.

Cependant cette liberté a produit les ventes à faux poids, les falsifications des marchands de chandelles, des boulangers, des marchands de vin, etc. ; elle a gangrené notre commerce de débit d'une mauvaise foi insigne; et tous les jours, grâce à la concurrence acharnée, au désordre de la vente et de la production, l'on voit les débris de la fortune des uns servir de base à l'édification de la fortune des autres. Est-ce là le dernier mot de l'industrie privée? Ne verra-t-elle pas que son premier besoin serait de *classer* les hommes et les intérêts, d'équilibrer les béné-

fices individuels; de telle sorte qu'aucun marché, aucune entreprise, n'improvisât des fortunes colossales; et que les bénéfices de chaque branche d'industrie tinssent quelque chose de la mesure qui mène à une moindre inégalité des conditions; et doit rendre, un jour, possible à un certain degré, la distribution équitable des richesses?

Or, si c'est là le bien et la justice, l'État a-t-il le droit d'édifier lui-même des *fabriques de dividendes* énormes pour un petit nombre, en autorisant, au profit des concessions, la perception de péages et de droits facultatifs (ou à peu près), sur le transport général du pays et la locomobilisation de ses habitatans?

Tout est là : qu'on démontre qu'il est juste et sensé que l'État, qui représente tous les citoyens, doive dépouiller bon nombre d'entre eux par l'expropriation pour cause d'utilité publique; afin de donner à des particuliers un travail que tout le monde, que lui-même peut exécuter à bon marché; de le leur donner en propriété, dis-je, avec la faculté d'en faire payer l'usage à chaque citoyen au prix qu'ils voudront et à toujours ou durant quatre-vingt-dix ans; ou enfin, en se limitant à un *maximum* dont nul n'a pu prévoir la portée.

Mais dira-t-on, c'est à leurs risques et périls que les compagnies entreprennent ce travail. — Rien n'est plus illusoire que cette clause des risques et périls, attendu que l'État est toujours là pour compatir à de fausses spéculations dont il s'est rendu moralement solidaire. Dans tous les cas, l'État ne peut jouer à la loterie avec les citoyens. « L'État,

dit encore avec raison M. Séguin aîné, doit veiller même à ce qu'une compagnie qui sollicite un chemin à ses risques et périls, n'entreprenne pas une chose téméraire ou folle, et doit enfin administrer la fortune privée. » Il répugne que la société fasse travailler ainsi quelques uns de ses membres à leur préjudice et pour sa propre utilité. C'est là une doctrine qui peut paraître neuve et partant étrange, mais je la crois fondée si je m'en rapporte à la *nature de l'État*. Pour qu'il y ait débat à la façon de l'offre et de la demande ordinaires; pour qu'il y ait risques et périls réels, la partie n'est pas égale. Partout où l'État commande une œuvre aux individus, c'est un travail qu'il doit rémunérer convenablement. Il ne doit pas se faire qu'on se ruine avec lui en agissant honnêtement; c'est pourquoi il est de son devoir de refuser des transactions qui lui paraîtraient aboutir là. Mais aussi, en revanche, il ne peut donner un bénéfice exorbitant à quelques uns, aux dépens de tous, pour l'exécution d'une œuvre d'intérêt public, qu'il pourrait accomplir à infiniment meilleur marché. Les contrats aléatoires de la part de l'État ne sont donc pas seulement illusoires: ils sont *illicites*. Le seul cas où l'État puisse et doive même consentir à la possibilité d'immenses bénéfices, est celui où il y a réellement utilité, profit général et le *plus grand* profit, notons-bien, à le faire; c'est-à-dire, le cas où l'État manquerait de moyens ou de temps pour réaliser lui-même; et où les offres ne viendraient que d'un seul, qui lui ferait des conditions dures. Alors l'octroi des plus grandes sources de bénéfices et

des plus grandes immunités pourra être digne du plus grand éloge. Ainsi, l'on conçoit les faveurs dont fut entourée la concession Riquet, à une époque où il n'y avait qu'un seul Riquet en France, et parce que sans Riquet l'important canal du Midi devenait impossible.

Les limites que j'assigne ici aux transactions du pouvoir public sont tellement dans la pensée générale, que lorsque il y a ruine certaine pour l'industrie privée d'un entrepreneur des travaux publics si l'État persiste à exiger qu'il remplisse les clauses de son contrat, l'État se résigne au sacrifice, résilie, adoucit les rigueurs du cahier des charges; et en définitive, c'est toujours lui qui supporte les suites des sinistres de ce genre ; et le public sanctionne, s'il n'applaudit, par son silence.

A l'époque où vivait Riquet, il a pu être bon, il a été nécessaire sans doute, de consentir la concession et même de la consentir à tout prix: l'État n'était point organisé pour travailler lui-même ; il manquait de crédit, et la masse des citoyens manquait elle-même de capitaux et de *savoir faire* industriel : il n'y avait qu'une concurrence bornée et impuissante. Aujourd'hui, l'État a un matériel et un personnel admirablement constitués pour l'administration, l'exéction et la finance. Son crédit est plus grand que celui de toutes les compagnies possibles. Le système des emprunts est perfectionné. L'État, c'est le pays se gouvernant par lui-même. Si la conduite de ses affaires matérielles est mauvaise, c'est qu'il veut bien le permettre, car le contrôle et la puissance de ses représen-

tans sont directs et incessans. Si l'État préfère se borner à indiquer et à diriger l'œuvre, il a devant lui, à son service, toute l'industrie du pays. Des entrepreneurs non concessionnistes, ne demandent pas mieux que de se faire *exécutans*, moyennant honnête bénéfice ; l'Etat peut imposer ses conditions : il suffit qu'elles soient raisonnables et bienveillantes.

L'État, dit-on encore, a déjà les routes, les canaux du royaume. — Excellente raison pour qu'il ait aussi les chemins de fer. — Il a les poudres, le tabac ; il a les arsenaux, les casernes et l'immense matériel de guerre et de marine. — Excellente raison pour qu'il ait les *fils conducteurs* des hommes et des choses ; car toutes ces richesses-là, tous ces intérêts-là sont la richesse, l'intérêt *égal* de tous les citoyens ; et lui seul est le *gérant* reconnu de tous les citoyens.

Comment concevoir alors qu'il soit mis en question de nos jours et par les représentans mêmes de la nation, à qui sera dévolu non seulement l'*exécution*, mais la *propriété* des chemins de fer ! Comment concevoir qu'ils s'arrêtent à la concession !

10° On objecte enfin contre le mode d'exécution de la Belgique qu'on serait tenté d'imiter en France, que ce premier pays est peu étendu et presque partout plat et uni ; que par ces raisons l'État a pu s'y charger de la confection des chemins de fer *sans grever le trésor public*. Il n'en est pas de même, dit-on, pour la France qui a des montagnes, etc. Le trésor y trouverait des chances presque infaillibles de déficit. — Je constaterai bientôt la su-

périorité de la Belgique sous le rapport topographique, moral et industriel; mais j'en tirerai la juste conclusion que l'on ne peut confier à l'industrie particulière des travaux reconnus utiles à tous, qui ne promettent cependant pas de rapporter assez tôt de suffisans bénéfices pour les capitaux engagés. Or, ceux qui reconnaissent, comme nous, ces choses, les avancent pour prouver qu'il faut donner les chemins aux compagnies. Il s'ensuit que l'État, qui ne doit pas s'exposer à grever le trésor *public*, peut, sans aucune façon, laisser grever les trésors *privés*. Il me semble, au contraire, que s'il y a une perte à risquer en vue d'augmenter la prospérité de tous, c'est à tous à supporter les pertes, ou à courir des chances aussi menaçantes, en chargeant l'État de l'entreprise périlleuse et incertaine.

Est-ce là du juste et de l'honnête?

IV.

Question sociale et politique.

La face sociale et politique du mode d'exécution des travaux publics n'est pas tellement distincte de sa face économique qu'elle s'en puisse séparer complétement. Il ne faudra donc point s'étonner que nous nous trouvions ramenés à des considérations de ce dernier ordre, à propos des rapports qui existent entre les concessions et l'état social.

Nous allons prouver que si l'on établissait des péages sur les chemins de fer, il serait fort peu économique d'en laisser la disposition aux compagnies concessionnaires; nous examinerons ensuite si les péages généralisés ne sont pas funestes à la civilisation; et si nous arrivons à l'affirmative, comme les concessions ne peuvent se passer de péages, ce sera donc encore une autre manière de prouver sans réplique qu'elles sont impossibles.

La fin que se propose l'État dans la création de

voies de transport perfectionnées, ne peut être, quand il a satisfait aux nécessités plus hautes de la société, que de rendre la circulation générale des utilités, des choses et des individus, non seulement plus facile et moins dispendieuse, mais le plus facile possible, le moins dispendieuse possible.

Ce qu'il fait, il le fait au nom, au profit et pour le compte de tout le monde ; car tout le monde est intéressé directement au perfectionnement des moyens de transport et de communication, soit pour en faire usage soi-même en voyageant ou en faisant transporter ; soit en profitant par sa consommation, de la baisse de prix qui en résulte sur tous les objets utiles ou nécessaires de la vie. Pauvres et riches, consommateurs et producteurs, ouvriers et maîtres, toutes les classes sont intéressées dans cette question, comme elles le sont à l'air qu'elles respirent, à l'eau qu'elles boivent. C'est pourquoi les chemins ont été de tous temps, et en tout lieux, considérés comme faisant partie du *domaine public :* et si quelques exceptions sont venues de temps à autre, dans la vie des peuples, mettre obstacle à la libre viabilité, ça été une prétention intolérable dont les masses ont fait justice tôt ou tard. Comme une circulation de moins en moins dispendieuse est la condition d'une production et d'une consommation de plus en plus abondantes, en ce qu'elle permet le bas prix des objets d'un usage général, elle devient donc le moyen indirect d'impôts nombreux et élevés, en raison précisément que les moyens de

transport et les communications sont faciles, prompts et peu couteux : ce qui indique clairement qu'il faut se garder de mettre un impôt sur la circulation et sur les moyens de transport, précisément afin de pouvoir en mettre davantage sur les utilités, ou sur le revenu plus grand, qui résulte toujours, pour l'ensemble des citoyens, d'une amélioration et d'une diminution de prix dans le coût du transport ; car alors on a laissé se créer la richesse et s'augmenter les sources du travail avant de les imposer ; tandis qu'en s'attaquant à la circulation des matières premières, au coût du transport, à la locomobilité des classes inférieures qui végètent inertes dans les bas fonds de la société, on frappe les moyens, les causes ou les occasions de la création des richesses et du progrès humain ; car ainsi faisant l'on ravit les sources de toute richesse, et, par conséquent de tout impôt, puisqu'on frappe le travail au lieu de frapper le revenu. Ce qui doit guider les législateurs dans l'établissement des impôts, c'est l'influence plus ou moins grande qu'ils peuvent avoir sur la création des utilités et l'accroissement du travail : selon qu'ils peuvent décourager davantage la production, ils sont pires.

Je sais bien que le plaisir de voyager par les chemins de fer est aussi, pour les gens aisés, une manière de consommer leur revenu ; et que, par conséquent, un impôt sur les voies de communication et notamment sur les chemins de fer, est un moyen sûr et très commode d'atteindre et de frapper ces revenus ; mais l'on oublie, quand on

s'autorise de cette considération pour établir les plus gros péages possibles sur les voies nouvelles, que les gens qui voyagent pour leur plaisir sont infiniment moins nombreux que les personnes qui voyagent pour leurs affaires commerciales, pour *produire* et *distribuer* les utilités de tout ordre.

Or, dans ces conditions, quel est non pas uniquement l'intérêt, mais *le plus grand intérêt* du commerce, de l'industrie, de l'agriculture et même de la masse ouvrière et agricole, c'est-à-dire des 99 centièmes de la nation ? Evidemment c'est un système de transport, c'est une viabilité publique le plus libre et le moins couteuse possible.—Je le répète, les voies de transport et les moyens de communications matérielles, sont les *canaux de la richesse et de la civilisation*. On ne peut donc obstruer le cours et, si je puis dire, la limpidité de sources aussi précieuses : qu'on attende que le courant soit grossi par ces sources et leurs affluents, pour y puiser abondamment.

S'il en doit être ainsi, la conclusion est naturelle: les péages sur les chemins de fer, sur les canaux et sur les routes, seront à leur *minimum*, si toutefois ils ne sont pas absolument nuls : ils n'auront pas le caractère d'un impôt; ils auront pour seul objet de couvrir la dépense ou plutôt de trouver constamment, s'il le faut, l'intérêt du capital engagé; et dans le cas d'exploitation exclusive par l'État, de subvenir à l'entretien et aux frais de traction.

Cette conclusion suffit déjà pour décréditer complètement toute velléité de concession et même

d'*affermage* à l'industrie individuelle, car cette industrie là voudra plus que l'intérêt de son capital engagé; plus que les frais d'entretien et de traction; elle voudra les dividendes et le haut prix que les compagnies mettent à leur intervention. Or le public commerçant et industriel, les agriculteurs, les masses ouvrières, la nation enfin n'a nullement besoin de cette intervention : elle s'est donné des législateurs et un pouvoir *exécutif* pour *faire ses affaires* à bon marché; non pour les *faire faire* très chèrement à des intermédiaires superflus.

On invoque les *droits de l'industrie particulière*, les occasions de développer l'*esprit d'association*:— ces droits on peut les exercer, ces occasions on les trouvera dans le vaste champ de la création des utilités nationales, pour laquelle sont faites les routes, les canaux et les chemins de fer: ces derniers travaux doivent être des *instrumens communs à tous*; qu'il faut *louer* à tous au même prix, afin que tous soient dans d'égales conditions de travail et de production; qu'il faut leur livrer au plus bas prix, ou leur livrer *gratis*, afin que tous travaillent et produisent davantage et plus volontiers. D'ailleurs nous verrons bientôt que la propriété des chemins de fer et leur exécution par l'État, ou pour son compte, n'excluent nullement l'intervention libre de l'industrie privée, ni même l'existence d'associations.

Si donc le taux des péages doit être subordonné au coût de l'entretien, des frais de transport et du

premier établissement, il s'ensuit que ce taux, en supposant que les péages ne soient pas absolument nuls, devra varier si un ou plusieurs de ces élémens varient; et varier même s'il en est quelqu'un qui reste fixe, alors qu'il y aura un plus grand nombre de personnes qui coopéreront aux dépenses.

Or, le *coût de l'entretien varie* par beaucoup de causes variables elles-mêmes : selon le degré des intempéries, selon le prix de la main d'œuvre, celui des matériaux, l'importance des réparations à effectuer, le poids des marchandises transportées, le personnel que la prudence ou le service réclame dans chaque localité, etc. La portion du péage destinée à couvrir les frais d'entretien variera donc annuellement en raison *directe* du degré d'influence de ces causes. Quant aux *frais de construction*, ou *de premier établissement*, ils sont *fixes* pour chaque ligne : l'intérêt du capital engagé exige, chaque année, une somme *invariable*. Cette somme est à répartir annuellement sur le public qui fait usage de la route. Mais, comme le nombre des voyageurs et la quantité des marchandises varient, ou peuvent varier sensiblement chaque année, il s'ensuit que la quote-part de chacun doit être sans cesse variable. La portion du péage destinée à couvrir l'intérêt du capital engagé dans le premier établissement variera donc annuellement en raison *inverse* du degré de mouvement des voyageurs et des marchandises.

De même, pour les frais de transport ou de trac-

tion, l'augmentation des frais n'est pas en proportion exacte de l'augmentation des voyageurs et des marchandises à transporter ; par conséquent il y a là encore un élément variable dont il faut tenir compte, soit en faveur de l'exploitation, soit en faveur du public.

Ici donc nous rencontrons l'objection capitale ; les raisons plus que suffisantes pour écarter à jamais toute idée de concessions perpétuelles ou temporaires, si les notions économiques les plus simples et les exigences de l'intérêt général ne sont pas elles-mêmes écartées par l'intérêt des hommes puissans du jour.

En effet, les compagnies souffriront-elles jamais que l'État révise sans cesse leurs tarifs ? qu'il diminue leurs péages ? que pour cela, il s'immiscie quotidiennement et à fond dans leur gestion, suive leurs recettes et leurs dépenses dans tout leur dédale ? mette obstacle aux constructions et dépenses inutiles, faites en vue d'éviter les gros dividendes comme au chemin de Liverpool et l'abaissement du tarif qui s'ensuivrait, etc. ? En vain, l'on accumulerait, dans cette prévision, des clauses au cahier des charges : elles seraient éludées par le *génie* de l'industrie particulière, comme elles le sont par la compagnie du chemin de Liverpool ; elles seraient impraticables ou insuffisantes ; ou bien elles iraient si sûrement à leur but, qu'alors, on ne trouverait plus de compagnies qui voulussent de concessions aux conditions d'un cahier de charges aussi habile et aussi traître.

Au contraire, si l'Etat dispose des péages en

qualité de propriétaire exploitant, la législature les modifie à mesure et dans le sens qu'indique l'intérêt général, c'est-à-dire, la prospérité de l'agriculture, de l'industrie et du commerce, et le besoin de locomobilité des masses ouvrières. C'est ainsi que les choses sont ordonnées en Belgique; et le peuple tout entier y est sûr de jouir des chemins de fer au plus bas prix, en ne payant jamais que l'équivalent de la dépense, comme je l'ai exposé dans la première Partie.

Mais, dût-il payer au delà, le mal ne serait pas grand; car il paierait à l'Etat; et l'Etat, sous le régime représentatif, ne pouvant faire usage de cette recette que dans l'intérêt public, le sacrifice fait par chacun retournerait à tous en bénéfices sociaux quelconques; tandis que dans les mains des compagnies, les péages sont tout crûment un impôt réel sur le grand nombre au profit de la seule compagnie, et servent par conséquent à enrichir outre mesure et *inutilement* quelques individualités, privilégiées de ce fait. L'essentiel à la rigueur n'est donc point que les péages soient nuls, ni même qu'ils ne dépassent pas les bornes que j'ai indiquées. *Il suffit qu'ils soient dans les mains de l'État, sous la gouverne et la dépendance des pouvoirs représentatifs.*

L'Etat d'ailleurs peut trouver les bénéfices qu'il attend de l'exécution de tous les chemins de fer, non-seulement dans son tarif, mais surtout dans les recettes *indirectes* qui lui arrivent d'une circulation et d'une consommation nationales plus grandes. La prospérité de son trésor et de son bud-

get est en raison directe de la prospérité nationale : plus les sources où il puise l'impôt s'élargissent et sont abondantes, plus il lui en revient; tels les impôts mis sur les transactions et les échanges : les droits d'enregistrement, de timbre, d'hypothèques, des douanes, des tabacs, des boissons, des licences et patentes, des voitures publiques, etc.

La conséquence de cette double source de revenu et de *dividende* pour l'Etat, c'est qu'il peut, qu'il a même intérêt à tenir ou à fixer le plus bas possible ses tarifs, et même à les réduire à *zéro* un jour dans l'avenir.

L'État belge a bien senti que tel était son intérêt : cette seconde source de bénéfices lui a paru assez réelle et assez importante, pour que financièrement même il se soit proposé un tarif qui mette les recettes uniquement en équation avec les dépenses.

Rien que cette considération toute financière devrait décider d'emblée la préférence en faveur du mode d'exécution par l'État; et il faut que l'entendement soit bien obscurci par la passion immodérée de gagner aux dépens du public, pour ne pas apercevoir combien ce langage est impérieux (1).

Inutilement on objecterait en faveur des concessions que les compagnies ont un intérêt actuel et direct à attirer le public par des tarifs modérés; qu'il est d'ailleurs loisible aux législateurs d'im-

(1) Voir la note 5 à la fin du volume.

poser à la concession un *maximum* qu'elle ne puisse dépasser; car ni l'intérêt des compagnies, intérêt dont nous allons constater à l'instant l'aveuglement et l'égoïsme, ni leur *maximum*, qui n'a pu tenir compte de l'*imprévu*, ne les empêchent de réaliser des bénéfices énormes partout où le commerce se porte.

D'abord pour l'entreprise belge, l'industrie privée n'eut certainement point consenti le tarif aujourd'hui en vigueur? Quelles dividendes lui eut-il fallu en compensation des *sacrifices d'hommes* qu'exigent les *économies* qu'elle réalise parfois? Voilà ce qu'il faudrait dire quand on met les deux industries en parallèle.

Or, nous avons une réponse péremptoire : En 1832, une compagnie demanda la concession de la ligne d'Anvers à Bruxelles, moyennant un tarif qui imposait *à perpétuité* aux voyageurs un péage de 36 centimes par lieue, c'est-à-dire un péage plus élevé que le péage actuel, d'après lequel les places de waggons ne paient que 15 centimes par lieue et les diligences que 31 centimes.

Maintenant, vaut-il mieux mettre les compagnies en place de l'État, afin qu'elles fassent, par hypothèse, d'insignifiantes économies sur l'entretien et l'exploitation; avantage qu'il faudra leur solder en dividendes de 15 ou 20 pour cent, pendant 90 ans; ou bien, laisser l'État dépenser l'équivalent de ces économies à adoucir le sort des fonctionnaires et des ouvriers, avec la garantie immense, d'ailleurs, de laisser en bénéfice net au pays entier, toute la différence qu'il y

a entre les 5 p. cent d'intérêt dont se contente l'État, et les dividendes exorbitans qu'ambitionne et qu'exige l'industrie privée pour créer des chemins de fer?

C'est à ce point de vue, je crois, qu'il faut se placer pour apprécier le *bon marché* des compagnies et la cherté de l'exécution, de l'entretien et de l'exploitation par l'État. Que les compagnies ne prêtent leur industrie et n'exposent, comme elles disent, leurs capitaux qu'à ce prix démesuré, c'est une prétention avouée par leurs partisans les plus loyaux. Ils se récrient tous contre l'intention où paraît être l'administration de borner les dividendes à 10 pour cent. M. Ch. Dupin regarde ce taux comme étant celui de toutes les entreprises industrielles considérées simplement comme *passables*. M. Cordier constate, dans ses ouvrages sur la *Législation des travaux publics en Angleterre*, que dans ce pays la confiance nécessaire pour la formation des compagnies, n'a été fondée que lorsqu'il a été reconnu qu'elles avaient la *chance d'un bénéfice de* 5, 10 *et même* 18 *capitaux pour un!*

Nous avons de cette énormité un accablant témoignage dans le taux auquel se cotent à la bourse de Londres, les actions des canaux et des chemins de fer concédés en Angleterre.

Le relevé qui suit, bien que se rapportant à quelques années en arrière, n'en est pas moins tout aussi concluant pour notre objet que s'il exprimait les prix courans actuels.

Canaux de :	Versemens des actionnaires.	Cours des actions en 1834.
Birmingham	100	2,320
Coventry	100	1,080
Trent et Mersey	100	810
Oxford	100	690
Stafford et Worcester	100	570
Leeds et Liverpool	100	450
Grande-Jonction	100	303
Warwick et Birmingham	100	265
Ashton	100	130
Rochdale	100	113
Elesmere et Chester	100	80
Lancastre	100	75
Regent	100	70
Kennet et Avon	100	65
Worcester et Birmingham	100	60
Hudders-field	100	32
Chemins de fer (1) :		
Darlington et Stockton (construit en 1826)	100	300
Liverpool à Manchest. (const. 1831).		
Actions d'établissement	100	190
Actions d'exploitat. des transp.	100	180

Voilà donc pour huit canaux et pour trois chemins de fer des bénéfices exhorbitans, iniques,

(1) Le capital de la compagnie du chemin de fer de Liverpool à Manchester gagne aujourd'hui 90 p. 0/0 de prime; celui de *Grand-Junction* 100 p. 0/0, et celui de la compagnie des chemins de fer de Londres à Birmingham 40 p. 0/0.

Le revenu net de ce dernier chemin a laissé pendant le premier semestre de 1839 un dividende, pour les actions, de 3 1/2 p. 0/0 pour six mois.

Celui de Grand-Junction a laissé un dividende de 6 p. 0/0, également pour six mois.

Et celui de Liverpool à Manchester, 4 1/2.

qui varient entre deux fois et vingt fois la mise ! Voilà donc des travaux dont l'usage coûte aux consommateurs des voies de transport le *décuple* et le *vingtuple* de ce qu'ils lui eussent coûté si l'État anglais avait été chargé de conserver et d'exécuter à ses frais, comme l'État belge !

Ira-t-on, pour dissimuler la signification des chiffres énormes des huit premiers canaux, les confondre dans une *moyenne* mensongère avec les chiffres des huit derniers? — Ce serait commettre une grave erreur : en effet, il faudrait, pour que cela fut permis, que tous ces canaux appartinssent aux mêmes intérêts, à une seule et même société, ou à des sociétés *solidaires ;* surtout il faudrait que le peu de prospérité des actions des huit canaux fut la conséquence du bas prix de leurs péages, tandis qu'il est évidemment la conséquence du peu d'utilité dont ils sont pour le commerce (1); il faudrait enfin prouver qu'il est de l'intérêt bien entendu de ceux qui fréquentent les huit canaux, si démésurément prospères, de

(1) D'après le cours des actions des chemins de fer en Angleterre, pendant le mois d'octobre 1837, sur 36 chemins, 7 seulement (c'est-à-dire le 5me) réalisaient une prime sur leurs actions. Quant aux autres, 13 étaient sans cours et 15 subissaient une perte sur le versement primitif des actions.

Il y a là une preuve bien concluante de l'imprévoyance et de la témérité de l'industrie privée des compagnies : certainement il a fallu songer beaucoup plus à spéculer au hasard qu'à faire prospérer son pays, pour aboutir à une pareille dépréciation; elle n'a pu tenir à la faiblesse des tarifs concédés. Les compagnies n'eussent pas manqué de relever leur tarif ou d'obtenir des Chambres une élévation de maximum.

payer vingt fois plus qu'il n'est nécessaire. En quoi y aurait-il compensation pour le pays, que les canaux d'Élesmère, de Lancaster, de Regent, de Kennet, etc., fussent en perte, tandis que les canaux et chemins qui unissent les centres les plus importans de l'industrie et du commerce anglais, voient leurs actions s'élever de 100 à 2,300! Le fait est qu'il n'y a pas de *compensation* possible à la SUPERFLUITÉ; ni de *moyenne* pour des intérêts *étrangers* ou *insolidaires*. — Et ceci montre parfaitement combien il est téméraire de confier aux épaules de l'intérêt particulier, de si lourds fardeaux qu'un canal et un chemin de fer. L'écrasement, la ruine, est bien réelle pour les huit canaux en perte, dont je viens de parler; de même que la fortune pour les huit autres; mais si l'État eut été propriétaire de ces seize canaux, la ruine des premiers eut été *balancée* par la fortune des derniers: et c'est alors qu'il y eut eu réellement *compensation* pour les actionnaires-contribuables.

Peu importe qu'il ait été bon il y a vingt, cinquante ou cent ans, que l'on obtint en Angleterre des canaux, même à ce prix! plutôt que de s'en passer ou de les voir pour longtemps retardés : ce qui serait peut-être arrivé si l'industrie particulière n'eut été alléchée par la perspective d'une fortune certaine. — La question n'est point là. Il s'agit de savoir si, après une aussi claire expérience, il faut continuer l'errement aujourd'hui; à une époque où le public comprend l'utilité de ces voies perfectionnées pour la prospérité commune; où l'État jouit d'un crédit illimité, com-

mandité qu'il est par la grande famille tout entière ; et habitués que sont les Français à confier leur viabilité nationale à l'État et à la considérer comme domaine public. Cette conduite par l'État est tellement dans l'esprit de la nation, qu'il faudrait autant d'efforts et d'années pour la contrarier, qu'en Angleterre pour faire rendre à l'État la prérogative dont l'a dépouillé l'avidité de l'industrie libre.

On invoque les propriétés de la concurrence et de l'adjudication publique, les lumières des enquêtes préalables ; et ce principe fameux que *partout où il y a des bénéfices extraordinaires, aussitôt la rivalité s'y porte, et ramène le thermomètre des bénéfices à la hauteur moyenne des bénéfices de l'industrie générale.* — Mais c'est en vain : ni les enquêtes, ni les adjudications publiques ne peuvent prévoir l'IMPRÉVU, principalement sur un horizon tout nouveau : les perfectionnemens inévitables du mécanisme des rails et des locomotives ; les variations non moins certaines du prix du fer ; surtout l'affluence et le mouvement commercial vers telle ou telle localité. Nul ne sait où se portera le commerce ; mais il y aura évidemment des déplacemens considérables dans la répartition des foyers d'industrie et de commerce. Tout, dans l'économie générale, est remis en question par les locomotives et les bateaux à vapeur ; tout devient conjectural dans un prochain avenir. Comment donc espérer fixer, pour chaque cas particulier, un *maximum* de tarif, tant soit peu propre à assurer à chaque compagnie assez, ni trop, ni trop peu,

même dans des limites très *élastiques?* Tout doit donc rester *provisoire* : ce qui indique qu'il faut là une puissance, un intérêt qui puisse demeurer *expectant,* et imprimer à l'ensemble des voies nouvelles, une sorte de changement de conversion, à mesure que se manifesteront les perfectionnemens ou les enseignemens de l'expérience. C'est donc encore nommer l'État et la nation.

Quant à la concurrence en particulier, qu'on réfléchisse combien a été lente à venir et à se consolider la concurrence des grandes messageries ! Cependant, combien les capitaux à réunir pour construire un chemin de fer ou un canal ne sont-ils pas plus difficiles à trouver que pour la simple organisation d'un matériel de diligences ? Et puis, quelle est l'expectative de la compagnie qui vient après une autre sur un terrain où déjà celle-ci a commencé sa fortune? La lutte acharnée des tarifs d'abord, et, en définitive, la ruine de l'une des deux ; ou le partage d'une même et unique source de bénéfices.— Jusqu'ici on a vu faire la guerre à un système de transport avec un système supérieur : aux pavés avec les canaux ; aux canaux avec les rails et locomotives ; mais on n'a point encore vu opposer canal à canal, route pavée à route pavée, sur le même trajet et, pour ainsi dire, dans la même ornière. N'est-ce donc pas un mal grave, une perte immense, un crime de lèze-économie, que ce double emploi des moyens de communication ! Jamais a-t-on été à l'économie par le *double emploi* ; surtout dans des travaux où il s'agit de dixaines de millions? C'est cependant sur

le double emploi généralisé, sur la superfluité, que se base la concurrence illimitée de nos jours. Il se peut que ce gaspillage immense des utilités et des forces humaines soit une fatalité de l'état social, ou plutôt une conséquence inévitable des passions et des prétentions des égoïsmes dans l'industrie libre, ou même une condition de liberté individuelle : — J'y consens ; mais où est la nécessité de le transporter dans l'exécution des travaux publics, puisque l'État, qui n'a point à partager la lutte générale (qui est là, au contraire, pour équilibrer les égoïsmes) est tout puissant ?

La concurrence donc et ses effets sur le taux des péages seraient réels et toujours à propos sur les chemins de fer et les canaux, que ce ne serait point du tout une raison, aux yeux de l'économiste, pour conseiller les concessions.

Quant à la révision périodique des tarifs des compagnies par l'administration, je la crois illusoire ; mais du moins si elle est possible, et si elle est acceptée par les compagnies, tout ce qui précède montre assez combien elle sera légitime et indispensable.

Mais si des péages, ou des bénéfices énormes (ce qui est tout un) sont au bout du système des concessions appliqué sur toutes les lignes destinées à être les grandes artères de la circulation, et à appeler un mouvement inusité, qu'importe alors les prétendues économies de l'exécution par les compagnies, et leur supériorité à cet égard sur

les agens de l'État! Lors même que cette supériorité serait réelle, c'est du *bon marché des péages* et de *l'exploitation* qu'il s'agit. Toute la question est là.

La prospérité croissante des recettes d'une concession, a-t-on dit, n'est que la conséquence de l'activité des transports et non la preuve d'un péage trop élevé. — Sans doute; mais lorsque l'activité des transports est telle qu'avec le péage établi, les recettes donnent plus que l'équivalent de l'intérêt du capital engagé, et l'entretien, *à l'instant même le péage devient trop élevé*. La concession, dont l'intérêt est naturellement opposé à la baisse du péage, est donc un mal; un obstacle à l'intérêt du commerce en général. — Les actions au pair, quand le canal s'ouvre, ajoute-t-on, n'augmentent de valeur que progressivement et par l'effet même du canal agissant sur l'industrie locale : la cote des actions est alors la *mesure du progrès*. — Sans doute, mais il serait bien plus simple et plus juste, plus économique, surtout de mesurer ce progrès par les *baisses successives* que l'État ferait sur les péages de toutes les lignes qui rapporteraient au delà des dépenses utiles.

J'ai négligé jusqu'ici de comprendre dans les dépenses auxquelles les péages devaient faire face, le 1 p. 0/0 d'amortissement qu'on est habitué à faire entrer comme élément dans les calculs relatifs à la fixation des tarifs. Je crois que la condition de remboursement est tranquillisante, mais qu'elle surcharge peut-être inutilement le présent :

c'est tout au plus si elle n'est pas injuste. Mais certainement, elle est funeste à l'industrie et à la civilisation, si l'amortissement est demandé aux péages sur les voies de communications en général. Les emprunts qui doivent être consacrés à des travaux d'une utilité nationale permanente, sont un bien même lorsque l'héritage de l'intérêt ou de la rente à payer passe aux plus lointaines générations. Le point essentiel est que l'on fasse usage social, judicieux et sobre, des fonds empruntés, car les emprunts modernes ne sont pas autre chose que le moyen fort ingénieux de faire contribuer les générations à venir à des travaux actuels qui leur profiteront infailliblement autant qu'aux générations présentes, qui les exécutent et qui immobilisent là leurs capitaux. Il faut accorder, cependant, qu'on ne manquerait guère à ce principe, en demandant aux générations successives, d'ici à cent ou deux cents ans, un ou un et demi p. 0/0 d'amortissement annuel pour le capital qui sera, successivement aussi, engagé dans les chemins de fer. Il suffirait, mais il faudrait absolument, que cet amortissement fût demandé dans cette proportion a toute autre source d'impôt qu'aux péages sur les voies de transport.

Bien que cette combinaison repose un peu sur un manque de générosité de la part des ancêtres envers leurs neveux, il semble donc que les législateurs peuvent sanctionner, sans scrupule, cette solidarité imposée à l'avenir par le présent; pourvu qu'ils n'oublient pas de faire leurs réserves pour l'avenir; car l'avenir ne doit point

payer les pas de clerc des générations actuelles.

Partant de là, l'on est arrivé, abusivement parfois, à la rente perpétuelle, c'est-à-dire, à une prévision de remboursement qui équivaut par le fait à une aliénation réelle moyennant rente *viagère perpétuelle*.

Si ce système est bon et licite, s'il a favorisé les plus chers intérêts de la civilisation et de l'industrie, comment ne serait-il pas à plus forte raison recommandable, appliqué à des travaux qui, dans leur ensemble et leur solidarité, pourraient couvrir infailliblement à perpétuité les dépenses d'entretien et l'intérêt du capital de premier établissement?

Il n'y aurait donc pas lieu, si le public était sage ou éclairé, à s'occuper de l'amortissement; du moins en tant que demandé systématiquement aux chemins de fer, c'est-à-dire à un péage et à ses produits. Vouloir rembourser le capital engagé, par ce moyen ou par un autre, dans les trente ou cinquante premières années, c'est vouloir faire peser sur les générations présentes qui mettent au monde des œuvres utiles, impérissables, toutes les charges qui résultent de leur entreprise, et en envoyer aux futures tous les bénéfices.

Les concessions temporaires doivent donc être écartées par tous les hommes politiques qui admettent ces principes : ils ne peuvent vouloir que des concessions perpétuelles; car les premières impliquent que les compagnies seront remboursées de leur capital primitif à la fin de leur con-

cession; et que par conséquent le taux du tarif devra y pourvoir. S'il y a rachat par l'État, l'Etat les remboursera du principal et les indemnisera de tous les profits *présumés* qu'il leur restait à faire : ce qui est, pour le dire en passant, une autre monstruosité économique inhérente au système des concessions.

Au contraire, avec les concessions perpétuelles, il n'y a point lieu à remboursement, car le péage et l'intérêt sont perpétuels aussi ; mais comme la perpétuité ne ferait qu'éterniser la série d'inconvéniens et de préjudices sociaux qu'on est forcé de reconnaître à ce mode, il sera donc également rejeté.

Ce n'est pas tout : l'amortissement et les péages quelconques doivent être d'autant moins demandés aux chemins de fer ou d'autant plus légers, en France, que le parcours des routes y est complètement affranchi de tous droits; que le capital de premier établissement n'a point d'amortissement, et que les dépenses d'entretien sont supportées par le budget général du pays. Cet état de choses, consolidé à jamais par nos mœurs, fait une nécessité de diminuer, précisément d'une somme équivalente au privilége ou à l'immunité dont jouissent les routes du royaume, le taux des péages qu'en France on pourrait se proposer de demander aux chemins de fer. En effet l'avantage pour le roulage du royaume, de fréquenter les chemins de fer de préférence aux routes, se calculera naturellement d'après la différence entre ce que coûte l'usage des routes

et celui des chemins de fer. Or, il est clair que cette différence sera d'autant plus grande en faveur des routes que le droit de barrière est *nul*. — En Belgique, au contraire, les péages peuvent être plus élevés qu'en France, de toute la quantité du droit de barrière qui pèse sur toutes les routes. Voilà pourquoi l'unité de système est si importante pour des utilités similaires ou identiques; ce qui veut dire que là où les routes supportent déjà un péage, il est conséquent, il est nécessaire d'en faire supporter un aux chemins de fer; mais que dans les pays où les routes sont affranchies à cet égard, il faut appliquer la même immunité au parcours des chemins de fer. La Belgique ne peut donc être pour nous un précédent à imiter en fait de péages sur les voies nouvelles.

Ainsi, l'on tire encore de cette considération l'impossibilité de confier les chemins de fer aux concessions, puisqu'elles auraient de plus à combattre pour réussir, le désavantage immense d'un système de routes pavées libres de tous droits (1).

Enfin j'ajouterai, qu'en France, le principe des péages et de l'amortissement demandés aux chemins de fer, a encore contre lui le peu de produits à espérer de beaucoup de lignes, même en y supposant en vigueur le *maximum* des tarifs possibles.

Toutefois, dut la clause d'amortissement être introduite dans les conditions imposées à toute ex-

(1) Voir note 6 à la fin du volume.

ploitation de chemins de fer, le système des concessions n'en serait pas plus fortifié ; car ainsi qu'on l'a vu, l'essentiel n'est point que les péages soient nuls ou légers, c'est avant tout qu'ils échappent au bon plaisir de l'intérêt privé.

Le système des péages est-il bon, est-il un progrès? Les grandes artères de la circulation d'un royaume ne doivent elles pas être libres de droits comme le sont aujourd'hui en France les routes pavées en général. Les frais d'établissement et d'entretien ne doivent-ils pas se prendre sur les fonds du budget national? Pour répondre à ces questions il ne faudrait rien moins que remonter à la nature de la société et au but des impôts. Je crois opportun de me livrer à quelques considérations de ce genre, car le système des péages a repris faveur parmi nous et l'on nous menace d'une nouvelle applicatien des *octrois* et *barrières* en tout : c'est-à-dire qu'on voudrait réédifier ce que l'assemblée constituante a achevé de détruire il y a cinquante ans, à l'acclamation unanime du pays (1).

Le principe de notre constitution qui veut que chacun contribue aux charges sociales en raison directe et simple de sa fortune serait déjà largement satisfaisant s'il était généralement praticable et rigoureusement pratiqué. Si la fortune de chacun pouvait être connue par quelque signe extérieur, permanent, irrécusable, indépendant du témoignage ou de la volonté des possesseurs, un seul et unique impôt *personnel*, payé annuellement et par douzième serait, relativement, l'idéal en

(1) Voir note 8 à la fin du volume.

fait d'impôt, et cet idéal serait dès demain réalisé en France : malheureusement les valeurs mobilières ou numéraires échappent aux justes inquisitions de l'État et l'on ne peut atteindre les fortunes sous forme de capitaux mobiliers qu'indirectement, en partie, et comme au hasard. Les impôts sur les utilités matérielles destinées à une consommation définitive, ou à satisfaire les nécessités et les jouissances individuelles sont le moyen ordinaire préféré ; mais, d'abord, la mesure n'est point générale : afin de ne pas multiplier les impôts spéciaux de cette sorte, dont le propre est d'être tracassiers et inquisiteurs, et dont la perception entraîne des faux-frais énormes, il a été convenu qu'on ne s'adresserait qu'aux objets d'une consommation générale et *populaire ;* ensuite beaucoup de gens aisés sont loin de consommer en proportion de leur fortune numéraire ou mobilière ; d'ailleurs, les impôts indirects ne grèvent pas du même poids tous les genres d'utilités consommables ; ni en nombre égal les utilités consommées par les riches et celles consommées par les pauvres, etc. — En résultat, par tous ces motifs, il arrive que trop souvent, c'est sur les objets de première nécessité pour les classes pauvres et sous-moyennes que tombe plus lourdement le fardeau des impôts ; et que par conséquent les classes opulentes, et celles qui sont au-dessus de l'aisance médiocre, sont loin de payer en raison de leur fortune effective. Il suffit de rappeler l'impôt sur le sel, l'impôt sur les boissons, sur le tabac, les bestiaux, etc.

Nous sommes donc déjà loin de la justice distributive promulguée en France par l'assemblée constituante, justice que j'appellerai de *second ordre;* car il en est une de premier ordre qui devrait seule dominer notre droit social et civil, si elle était acceptée par l'opinion contemporaine : je veux parler de *l'impôt progressif.* Je sais combien il serait vain et impolitique de le tenter aujourd'hui, et combien en tout temps il sera difficile; mais il est bon de porter quelquefois ses regards vers les principes culminans, afin de mieux mesurer la distance qui nous en sépare quand nous descendons à la réalité et que nous considérons la base d'appréciation admise par la fiscalité européenne.

Je crois donc cette base de l'impôt progressif, fondée en justice devant le principe de fraternité et d'égalité qui domine le droit français depuis la révolution de 89; ou plutôt, je me trompe : le principe financier de l'assemblée constituante est bien le seul vrai en théorie; mais il ne sera le seul légitime en application que dès le jour où chacun, étant placé au début de la vie, dans les mêmes conditions de bien être et de développement intellectuel, moral et *industriel,* pourra édifier sa fortune de ses propres mains, par le travail, par son propre travail. Alors cette fortune sera le fruit de ses œuvres et elle marquera ses mérites sociaux. Dix fois plus riche qu'un autre, il ne serait peut-être pas légitime, en ce cas, de faire payer à un individu plus de dix fois l'impôt payé par cet autre, car le premier serait proportionnellement plus méritant

que le second. Aujourd'hui, au contraire, ce serait en ce sens qu'il faudrait asseoir les impôts. En effet, il s'en faut que l'ordre d'égalité au point de départ entre tous les membres d'une génération soit même approché dans la réalité.

Une fraction de la société a en toute propriété le territoire national, la terre, cette féconde et éternelle nourrice des peuples; *quelques millions de citoyens sur trente-trois*, ont dans leurs mains la plus sûre des valeurs, celle qui donne les plus sûrs revenus, sans travail de la part du propriétaire. D'autres, en plus grand nombre, ont d'immenses capitaux accumulés qu'ils prêtent à intérêt et font fructifier par autrui, à leur profit : par conséquent, ceux-là encore jouissent d'une fortune, d'un revenu, qui ne leur coûte aucun travail : tandis que la multitude des citoyens est sans revenu, ou n'en a que par son travail de toute la vie.

De là découle pour le législateur et pour l'homme d'État l'obligation de *tendre le plus possible* à mettre une *inégalité dans l'assiette des impôts* entre *le revenu* et *le travail*. En tous temps, en tous lieux, dans le passé, aux époques normales ou religieuses des peuples, le législateur a demandé proportionnellement plus aux possesseurs du sol national et aux possesseurs des instrumens mobiliers de travail, qu'aux classes uniquement laborieuses et prolétaires; et si trop souvent la puissance des riches a fait peser démesurément les charges publiques sur les dernières classes, elles se sont révoltées, ou découragées; elles ont obtenu un al-



légement, ou elles se sont amoindries dans la misère et ont fini par disparaître. L'événement de la décadence romaine où les peuples, aux abois, abandonnent la culture des champs, n'est qu'un des mille épisodes que nous offre l'histoire des exactions fiscales, c'est-à-dire des impôts mal assis ou injustement répartis.

L'inégalité d'impôt, qui existerait en faveur des classes laborieuses, serait sans doute *un privilége;* mais n'est-ce donc pas *un privilège des plus signalés* que celui d'avoir la propriété de la terre, des autres instrumens de travail, des autres sources ou conditions des utilités matérielles de tout genre? N'est-ce donc pas une immunité sans pareille que de pouvoir vivre sans travailler, ou plutôt de toucher un revenu qu'on n'a point acquis par son propre travail et qui vient de la sueur d'autrui?

Si c'en est une, si c'est un *bénéfice* octroyé par *la nécessité dans l'intérêt général*, ce grand fait garde nécessairement aussi, à ses côtés, une *charge correspondante.* C'est ainsi que les bénéficiers de tout ordre, au moyen-âge, y compris les seigneurs, les comtes et le clergé, n'avaient reçu leurs bénéfices et leurs domaines que moyennant des charges très réelles en faveur de la masse des populations. Certes, alors les impôts n'étaient point en proportion arithmétique de la fortune; mais en *raison géométrique.* La même chose se voit dans l'histoire de tous les peuples, car tous, ou presque tous, sont passés par le *régime féodal* analogue au nôtre.

Sans doute, il ne faut pas interdire légalement

et directement aux riches les moyens de devenir encore plus riches; mais il faut que les institutions et les tendances législatives aient indirectement ce résultat : à plus forte raison, il ne faut pas décourager les hommes actifs de poursuivre leur mieux être : le désir de s'enrichir veut être respecté comme la condition du mouvement et des œuvres générales; mais il faut encore moins désespérer le pauvre. — S'il était juste de respecter absolument et à jamais les positions acquises; si les gouvernemmens n'étaient institués que pour sanctionner les faits accomplis, nous en serions encore au régime des Castes, et à l'esclavage pour la majorité des peuples; ou il faut prétendre que les améliorations successives constatées par l'histoire, dans le sort du plus grand nombre, sont le résultat de la violence et de l'iniquité, et ne peuvent se justifier devant la morale et la religion. — On ne saurait trop y réfléchir : tous les grands mouvemens politiques et le progrès de l'humanité se résolvent finalement dans une ascension persistante et continue des classes laborieuses vers la liberté, c'est-à-dire vers une plus grande part dans les fruits de leur travail, et, par conséquent, vers leur aisance plus générale. Mais si l'on veut y regarder de près, l'on trouvera que cet accroissement d'*avantages* sociaux pour les peuples, à correspondu nécessairement à une augmentation de *charges* (ou à une soustraction de bénéfices, ce qui revient au même) pour les classes supérieures. Il ne faut pas remonter au delà de 89 pour en avoir la conviction.

Le revenu donc et le travail, devraient être mis hors de parallèle dans l'assiette des impôts ; une échelle de progression devrait être établie si l'on ne consultait que la justice (1) ; mais, pour l'homme d'État, il y a, avant tout, la nécessité, et cette nécessité je la constate : elle est réelle ; mais il me suffit ici de l'avoir distinguée de la justice sociale. Maintenant les *tendances* que doivent se proposer l'État et les législateurs ne sont plus douteuses : ils doivent imiter la *Constituante*, la continuer en s'efforçant d'universaliser la GRATUITÉ de tout ce qui constitue la base du bien-être et de l'affranchissement moral, intellectuel et physique des populations en masse : ils devront donner *caractère public absolu*, d'abord aux écoles primaires et secondaires, aux institutions polytechniques ou d'arts et métiers en les multipliant ; puis à la haute éducation, à la haute instruction et à l'initiation professionnelle des *arts libéraux* ; d'abord aux routes et aux canaux, puis à l'éclairage, aux distributions d'eau, etc. ; ainsi qu'on le fait déjà pour les galeries et musées, pour les églises, pour les tribunaux et pour les monumens nationaux.

Que si l'on ne peut éviter de recourir aux impôts de consommation, alors qu'on soit juste, qu'on atteigne l'opulence tout comme la médiocrité ; qu'on atteigne toutes les sortes d'utilités matérielles, qu'on impose les chevaux, les équipages, les chiens, les châteaux et les loges au théâtre, etc.

S'il est juste que *celui qui fait usage d'une chose*

(1) Voir note 7, à la fin du volume.

la paie, et la paie en raison de l'usage qu'il en fait; alors qu'on généralise l'application de ce principe ; que l'on fasse payer comme je viens de le dire, aux opulens la jouissance de leurs chiens, de leurs chevaux, de leurs équipages, de leurs domestiques, *comme en Angleterre;* aux dévots, leur entrée à l'église ; aux plaideurs, non seulement les frais de justice, mais les frais d'établissement et d'entretien des tribunaux ; aux volés, aux blessés, aux assassinés, les frais d'entretien des prisons, des gendarmes, des coupables, du bourreau, et de leurs meurtriers même ! qu'on impose l'entrée des musées royaux ; des bibliothèques, des monumens, etc.; enfin, que l'on fasse payer *partout* et *pour tout*, *individuellement*, *en raison de l'usage*. Mais alors quelle sera la perspective des riches? Celle d'être garrotés dans un dédale d'octrois et de péages ; de ne pouvoir faire un pas sans *bourse délier*. Déjà l'octroi à l'entrée des villes, le passeport, la douane, le permis de chasse, etc., doivent leur donner l'avant goût du milieu compliqué qui les attendrait, s'ils avaient la maladresse d'acclamer aux efforts des partisans du régime généralisé des péages, et du principe des déboursés autant de fois multipliés qu'on réitère l'usage ou la jouissance de chacune des utilités de la vie !

Et alors aussi que restera-t-il aux pauvres, à la multitude prolétaire? Elle n'aura même plus le droit de reposer *gratis* sa tête au coin d'une borne, ou sur les limites d'un champ (1) !

(1) Voir note 8 à la fin du volume.

Enfin, je demanderai aux partisans des péages pourquoi l'on ne ferait pas payer aux détenteurs du territoire national des sommes énormes pour l'usage *exclusif* qu'ils en font, et pourquoi l'on ne rendrait pas les champs accessibles à tous, afin d'en faire payer l'usage à ceux qui voudraient s'en servir?

C'est pourtant à ces monstruosités, ou à ces bizarreries qu'on est conduit par ce principe si l'on veut être logique; tandis qu'en poursuivant, même à l'extrême, les conséquences du principe contraire que j'ai posé, on n'arriverait qu'au mieux, au parfait, à l'*utopie*; ce qui serait la meilleure preuve de sa bonté; car ce qui *devrait être*, c'est la *perfection*, et véritablement c'est vers elle que l'on doit tendre.

On objectera sans doute que les églises, les tribunaux, les musées et les bibliothèques, etc., sont *d'intérêt général*; que *tout le monde en a besoin un jour ou l'autre.* — Est-ce que, par hasard, les voies de transport et de communication n'auraient pas ce caractère au même degré? Est-ce que tout le monde, le commerce, l'industrie, les classes du peuple n'ont pas besoin de routes et de locomobilité? Est-ce que l'ouverture d'une route utile a une localité n'est pas utile à toutes les autres localités?

Toutes ces théories de l'individualisme mènent droit à l'esprit de localité et à la négation de toute action ou de toute initiative sociale de la part des gouvernemens; ou plutôt les gouvernans dans

la langue du *laissez faire* ne sont plus que des capitaines de gendarmes, une police destinée à sanctionner et à perpétuer les possibilités du hasard entre les individus.

Les partisans de l'individualisme et des concessions en Belgique, ont supérieurement mis en relief cette étrange théorie dans les débats de la tribune des représentans. Ils se trouvaient précisément les députés du Hainaut, province que le pays de Liège menace d'une concurrence dans l'exploitation des houillières, dès qu'un chemin de fer le traversera. Ils prétendirent donc que l'État n'avait pas le droit de déranger l'équilibre actuel des moyens de production des divers centres d'industrie du pays, en établissant de nouvelles communications dans un pays qui, comme Liège, avait été mal partagé jusqu'ici par le système de routes, de canaux et de rivières canalisées adopté dans les derniers siècles; ils ne reconnaissaient ce droit qu'à des compagnies privées, parce qu'elles exécuteraient avec leurs propres fonds et à leurs risques et périls; ils déclarèrent même *odieux* que le gouvernement du pays prétendît se constituer entrepreneur des travaux publics pour bouleverser de la sorte l'économie des communications existantes, et se servir du crédit public et des fonds de l'État afin d'exécuter aux dépens de tous, des travaux qui ne *doivent profiter qu'à quelques uns et ruiner les autres*. Malheureusement pour leur cause, ces députés ne songeaient pas que si le Hainaut était si bien *arrondi* et si bien accommodé aujour-

d'hui, et le pays de Liège si peu, c'est que dans les deux derniers siècles l'État avait avantagé l'un et oublié l'autre.

On le voit, la querelle de Bordeaux et de Lille, du midi et du nord en France, est tout simplement le *fac simile* des débats du Hainaut et du pays de Liège; et ceux-ci ne sont pas autre chose que l'imitation exacte de la mémorable querelle entre les *États du Sud* et les *États du Nord*, qui faillit rompre l'union américaine. C'est donc partout, l'esprit de localité dans sa révoltante nudité, l'oubli des plus évidentes conditions de la nationalité et de la prospérité des peuples. Cette manière de voir mène à condamner l'État à l'inaction. Il n'aura plus le droit de consacrer la part d'impôt d'une province, d'un département, d'un canton, d'un village, qu'aux seuls besoins de cette province, de ce canton, de ce village : que dis-je ! non seulement l'impôt cesse d'être *national*, il cesse d'être : il n'y a plus d'impôts publics ; et l'État peut se croiser les bras: chacun formera un petit gouvernement dans son village; la municipalité aura son ministère de la guerre, de la justice, de l'intérieur et des ponts et chaussées; car il n'y aura plus que des impôts municipaux, cantonnaux et tout au plus départementaux. La logique conduit même plus loin : la cote perçue par l'État ou par la municipalité d'un village sur un individu, ne pourra plus être affectée à d'autre objet qu'au plus grand bien être de ce contribuable, tel qu'il l'entendra dans son

égoïsme : car la solidarité des citoyens, des localités est brisée ; il n'existe plus de contributions *communes*, *d'intérêt commun* : chacun pour soi, chacun chez soi ! voilà la devise de tous : de quel droit en effet, ferait-on contribuer un individu à une dépense qui ne doit profiter qu'à son voisin, et un village en faveur d'un autre village, puisqu'une province du midi la refuse en faveur du nord et *vice versâ?* Je n'exagère pas, c'est-là la *tendance ;* et si les prétentions demeurent en deçà de ces conséquences extrêmes, c'est uniquement parce qu'elles mènent si évidemment à la destruction de tout lien social et à une telle impuissance que la multitude désintéressée en ferait justice sur le champ, si l'on dépassait certaines limites.

Il faut donc le rappeler à nos générations, quelque populaires que dussent être ces notions de science sociale : la France est une *nation* ; ce n'est pas une *addition de provinces* ou de villages. Il y a des contributions *publiques*, s'il y a des contributions *locales*. Les pouvoirs représentatifs seuls décident quel usage il sera fait des premières, sans distinction de localité, ou du lieu de provenance de telle ou telle fraction d'impôt. Et les députés sont les représentans de la nation ; nullement les députés de tel clocher ou de telle usine ; ils doivent peser en toute conscience où est le *bien général* et sacrifier, s'*il le faut*, une localité à toutes les localités, l'individu à la collection, l'intérêt particulier à l'intérêt général. Les citoyens n'ont donc à s'immiscer dans la répartition des impôts entre les

divers services, ou entre les diverses localités, autrement que par l'intermédiaire de l'élection et par l'exposition pure et simple de leurs griefs; mais jamais leurs griefs ne peuvent s'appuyer sur le mal *personnel* que peut leur faire telle ou telle mesure publique : ils doivent du moins se demander avant tout si cette mesure est dans l'intérêt de la généralité, et s'il était possible de satisfaire leur intérêt privé tout en satisfaisant celui de la nation.

Or, pour bien voir et bien juger en ces choses, il faut qu'ils sachent que la solidarité des localités est intime dans un même pays; que toute route, tout canal, toute opération sur le sol, qui est utile à une localité, à une branche d'industrie, à une classe de citoyens, est utile à toute la nation. Ainsi, dans la question des voies de transport, chacun de nous consomme, ou peut à chaque moment être dans le cas de consommer sa quote-part des utilités totales qui se créent en France; chacun de nous a donc intérêt à ce que ces utilités reviennent au moindre prix possible. Mais les routes, les canaux, les chemins de fer ont cet effet de diminuer considérablement le prix de revient des objets consommables : il faut donc que, relativement, il y en ait *également* dans toutes les localités de France, pour que toutes les utilités des Français arrivent à chacune de ces localités au moindre prix possible. Ce que je dis des utilités matérielles, il faut le dire exactement des richesses intellectuelles et morales : toutes les localités en consomment aussi; elles ont également besoin

d'ordre, de sécurité, d'harmonie, d'affections, d'idées vraies; plus il y en aura dans chaque localité, plus toutes les autres localités jouiront *à bas prix* de ces biens-là; et par suite moins elles devront payer de frais de police, de gendarmes, de prisons, etc., ce qui est encore un autremoyen d'économiser et de s'enrichir.

Il suit de là que chaque localité doit contribuer aux routes, aux canaux et chemins de fer de toutes les autres localités: il ne restera plus, de la part de l'État, qu'à observer les lois de la justice distributive. Pour cela toutes les localités devront lui laisser la possibilité de venir d'abord en aide aux contrées les moins favorisées ou les moins avancées. — S'il arrive, par exception, qu'on ne puisse éviter le sacrifice de telle ville ou de telle autre, comme dans le cas du sucre de betteraves, pour Lille et Bordeaux, qu'on se décide d'après l'intérêt de la nation; et que la localité dont les intérêts sont contraires à cet intérêt plus haut soit sacrifiée, jusqu'à ce que les sociétés soient assez morales pour s'élever à une assurance mutuelle tellement compréhensive, qu'aucun préjudice partiel ne reste sans indemnité, ni aucune douleur sans soulagement. Jusque-là le sacrifice de l'intérêt particulier restera inévitable et le cas ordinaire. En effet, est-ce que l'on ne sacrifie pas chaque jour les ouvriers dans leur travail et leur gagne-pain, par l'application de nouvelles machines qui viennent tenir lieu des bras de l'homme dans l'œuvre industrielle. Les a-t-on jamais indemnisés jusqu'ici? A-t-on indemnisé les entre-

preneurs de fiacres de Paris, à l'apparition des *omnibus*, qui leur ravissaient leur industrie? et les diligences sur le pourtour des chemins de fer? etc. — Que signifient donc ces menaces de *refus d'impôt* des fabricans de sucre de Valenciennes, et ces émeutes bourgeoises du commerce de Bordeaux! Voici maintenant la ville du Mans et sa banlieue, qui prétendent consacrer à leur localité les approvisionnemens de la grande capitale: qu'importe en effet à l'*esprit de localité* que d'autres localités subissent une disette ou une famine, pourvu que chez soi l'on ait son pain à un ou deux sous moins cher la livre!

La bonne tradition, celle qui avait fait de notre France une nationalité forte et serrée, est donc perdue pour les grands et les petits.

Si je m'arrête à ces considérations, c'est que je désire justifier l'importance de ces théories et de ces prétentions pour l'œuvre des travaux publics. Car il y a une connexité intime entre ces écarts et le mode des concessions et des péages. Les péages ne peuvent être en faveur qu'à une époque où l'individualisme triomphe, où le lien national se relâche. C'est alors qu'on pose des principes comme celui-ci: « *faire payer les »chemins, les ponts, les canaux, avec le commerce »même qui se fait par eux, est le moyen le plus équi»table de pourvoir à la construction et à l'entretien »des ouvrages.* » C'est celui du moyen-âge, des beaux temps de la féodalité européenne. Que l'on y songe! ce principe qu'il faut faire payer en

raison de l'usage n'est soutenable qu'autant qu'on l'applique à *toutes les utilités :* aux chemins vicinaux et aux chemins communaux, aux rues comme aux routes, aux canaux comme aux chemins de fer; et alors il n'est plus possible de faire un pas sans escalader une barrière, ou payer un droit. Il y a plus : chacun devrait payer les écoles primaires, le prêche du curé, les salles d'asile, les hospices et les hôpitaux en raison de l'usage qu'il en ferait. Car sur quoi fonderait-on les exceptions? sur les *droits du pauvre!* mais alors je l'invoque, ce droit, pour la multitude qui a besoin de se mouvoir et de voyager, et de s'enrichir en travaillant, qui porte sur ses épaules de lourds fardeaux à la ville; pour les mères prolétaires avec leurs enfans, pour les infirmes et les vieillards parmi le peuple ; je l'invoque au nom de toutes les privations que subit le grand nombre !

Si l'on ne cherche dans les péages que l'art d'atteindre le superflu des riches, oh! alors, j'y souscris, à la condition que vos moyens atteignent bien le superflu et non le nécessaire. Pour cela il ne fallait pas dire : *qui veut se servir d'une utilité, la paiera.* — Car la vraie signification est celle-ci, dans l'esprit des nouveaux publicains : *Chacun doit payer en raison de ses jouissances. Or, moins on est riche, moins on peut payer. Les pauvres, les prolétaires n'ont rien ou presque rien; ils ne pourront donc pas payer, et par conséquent pas jouir.* — Fallait-il quitter l'esclavage antique et la servitude du moyen-âge pour s'élever jusque-là !

Les péages généralisés sont l'art de percevoir

sur chaque tête un impôt total éparpillé en un grand nombre d'impôts spéciaux : ce régime exige, pour la perception disséminée sur toutes choses et sur tous les points du pays, une armée de receveurs qui prélèvent une fraction énorme sur les recettes brutes : voilà donc déjà une charge inutile, un gaspillage que les contribuables doivent au système des péages et des octrois. C'est que complication de rouage et d'administration, et gaspillage ou perte d'argent et d'activité sont synonimes. Ensuite, les contribuables considèrent généralement les impôts comme un fléau ; ils devraient donc préférer un impôt unique payable chez un *seul receveur*, à une foule de petits impôts payables chaque jour, ça et là. Il semble des voyageurs qui préfèrent être pris vingt fois à la gorge avant de se décider à donner une obole aux voleurs qui les épient, plutôt que de leur abandonner tout ce qu'ils ont, en une seule fois. Du moins, avec les voleurs y a-t-il chance de sauver quelque chose, tandis qu'avec les péages, la rançon est certaine.

Revenons donc à des notions plus larges et plus saines, à des sentimens plus généreux. Si nous voulons économiser, simplifions au lieu de compliquer ; abrégeons au lieu d'allonger ; introduisons de plus en plus l'unité dans notre organisation financière, industrielle et commerciale ; rendons les dépenses *communes, nationales*, et les jouissances le plus possible accessibles à la multitude.

Or, le système de la Constituante implique dans son principe une tendance prononcée vers la sim-

plicité, l'unité et l'égalité. Le système anglais est la complication des temps barbares et de la féodalité : il forfait à l'unité et à l'égalité ; il est impie et partant immoral ; et ce qui étonnera ses admirateurs, il est le moins *économique* des principes, même *matériellement* parlant.

Cependant les impôts spéciaux sur la consommation peuvent être nécessaires, car enfin il faut pourvoir au budget des dépenses ; et cela en raison même qu'on voudra davantage et plus constamment améliorer les voies de communication et construire des chemins de fer : mais alors, il faut les porter ailleurs que sur l'exploitation de ces chemins ; charger davantage certaines branches de consommation, ou en frapper de nouvelles : il n'en manque pas d'inexplorées dans le domaine de l'oisiveté et de l'opulence ; qu'on s'attaque aux revenus plus qu'au travail, aux riches avant d'aller aux pauvres.

Ces simples notions de justice distributive, ont trouvé un écho dans la Chambre des représentans de Belgique : « L'homme riche a dans son superflu » de quoi se donner toutes les aisances de la vie ; » celui qui manque de ressources personnelles » *jouit principalement de tous les avantages que le* » *pays procure à la généralité de ses habitans.* »

Si les législateurs veulent un moyen peu hostile de favoriser la multitude déshéritée, qu'ils se gardent donc des impôts et même des péages sur les grandes artères de la circulation nationale.

Imposer les voies de transport, les assujétir à un péage, c'est vouloir faire arriver aux consom-



mateurs et dans les magasins de débit, les utilités en général à un prix plus cher qu'elles ne coûteraient si l'on imposait au débit seulement, c'est-à-dire au dernier moment où la consommation va être définitive. Or, en cela, en cette anticipation, par le péage du transport, est tout le mal; il n'est plus possible alors d'avantager les classes pauvres et ouvrières. L'ensemble des utilités à leur usage est déjà grévé pour elles, comme pour le riche, avant même qu'elles cherchent à se les procurer par le menu détail ainsi qu'elles font toujours. Ce n'est pas le voyageur, à qui l'on demande le péage ou les droits, qu'on atteint; c'est en réalité le public consommateur; car, l'immense majorité des voyageurs sont des commerçans, des industriels, qui mettent au compte du prix de revient de leurs productions et de leurs articles, le prix du péage qu'on leur a fait débourser. C'est donc le travail, la production, qu'on pressure et non le plaisir des gens aisés.

Ainsi, même pour ne point occasionner de lenteurs et de faux frais inutiles à l'industrie et au commerce, surtout pour favoriser la production, la circulation et la consommation du peuple en masse, il faudrait encore exempter de péages les voies de communications en général et préférer demander l'impôt à la consommation définitive. C'est uniquement là qu'on sait ce que l'on fait et qu'on peut ménager la consommation des classes ouvrières, en frappant davantage la consommation des classes qui ont relativement du superflu, et des revenus, *sans travail.*

La conclusion, peut-être tardive, de ce long chapitre, est que si l'on ne peut espérer faire adopter de nos jours une base d'impôt plus équitable que celle de l'impôt de consommation, et plus propre à réaliser l'égalité des charges publiques, ou leur support en raison de la fortune de chaque citoyen (principe qui est dans notre code et dans les grandes décisions prises par la constituante); du moins est-il d'une habile politique de ne point appliquer davantage un système d'octrois et de péages qui mettrait obstacle au mieux pour des siècles; et qu'il faudrait renverser par la violence, si un jour une théorie financière et une base d'impôt plus conformes à l'égalité, et à l'émancipation des masses ouvrières, étaient dans la volonté générale.

Je ne dois pas oublier de rappeler, en terminant, une autre conclusion : qu'il y ait des péages, soit! à la rigueur ; — mais que ces péages demeurent à la disposition et au profit de l'État. Donc ici encore nouveau motif, et motif capital d'éliminer les compagnies concessionnaires ; et par conséquent nouvelles raison de procéder par les moyens d'État.

VI.

— Suite. —

Maintenant, afin d'achever de prouver qu'avec l'existence des concessions, l'État cesse de pouvoir se guider selon les lois de la justice, nous allons considérer quelles décisions et quelles dis-

positions cette justice exige de lui dans la fixation des péages : nous montrerons ensuite comment les conflits et l'inextricable lui viendraient de toutes parts, s'il se résignait à confier la fixation des tarifs et l'exploitation des chemins de fer à l'intérêt privé de chaque compagnie.

Les tarifs doivent tendre à l'uniformité; mais ils ne peuvent être uniformes de longtemps; nul doute qu'il ne soit bon de faire des exceptions en faveur de certaines localités, arriérées en richesse, en lumières ou en civilisation. Toutefois, les solides raisons qui autorisent l'inégalité des tarifs de localité à localité sont peu nombreuses : ainsi, l'on ne devra point baser les tarifs sur la dépense d'exécution de chaque ligne; car ce serait prétendre qu'il soit juste de rendre chaque population responsable des rigueurs de la nature envers le territoire où cette population est assise. Une population ne peut rien à ses montagnes, à ses rochers, et fort peu isolément à ses landes et à ses marais. La considération qu'une localité est pauvre, arriérée en industrie; qu'une autre est riche, industrieuse, sera rarement aussi de nature à légitimer une inégalité générale de tarif entre elles, tarif moindre pour la première, supérieur pour la seconde; par la raison que c'est rarement tout le monde qui est pauvre ou riche dans les localités; mais uniquement un plus grand nombre relatif. Il y a, certes, beaucoup de gens riches ou aisés dans les localités dites pauvres, et beaucoup plus encore de pauvres dans les localités dites riches; surtout dans les manufacturières. Or, les riches partout,

même dans les localités dites pauvres, peuvent et doivent payer proportionnellement plus que les pauvres. Les pauvres également, même dans les localités dites riches, doivent payer moins en proportion. Donc, la seule règle légitime du tarif sera de réduire au *minimum* la part de péage et de frais de transport demandée aux pauvres et aux classes ouvrières dans toutes les localités de France. Il n'y a pas en général d'autre inégalité à établir; et celle-là n'est que du pauvre au riche; n'importe où ils se trouvent. Elles n'est pas de localité pauvre à localité riche, ou du moins ce ne sera que par exception, comme je le dirai bientôt.

D'après cette manière de voir, il y aurait donc *égalité*, entre toutes les classes ouvrières ou prolétaires de tous les points du pays, dans l'*inégalité* qui serait établie par le tarif entre les pauvres et les riches en général.

Sans cela, ne voit-on pas que les riches, dans les localités pauvres qu'on favoriserait d'un tarif moins élevé, seraient plus favorisés que leurs *analogues* dans les localités riches, qui à ce titre d'être riches paieraient généralement davantage; tandis que, à l'inverse, les pauvres de celles-ci seraient plus taxés que les pauvres des localités dites pauvres, bien que ces premiers pauvres fussent tout aussi dénués et peut-être même plus malheureux que les derniers. Par exemple, dans le département si riche du Nord, et en général dans les contrées manufacturières, toujours plus riches en bloc, il y a certainement plus de misère, plus de pauvres que dans les pays purement agricoles, et moins dé-



veloppés en industrie, mais aussi en désirs et en cupidité : cela est constaté. — C'est qu'un département tout comme une nation peut produire beaucoup, et répartir iniquement sa production : témoin l'Angleterre. — Il ne suffit pas qu'il y ait de grandes richesses dans un pays pour que le peuple en masse qui l'habite soit riche. C'est pourquoi, il peut être quelquefois utile d'étendre l'immunité à toutes les classes d'une même localité, pauvres et riches, en les gratifiant d'un tarif minimum *exceptionnel*, sur les chemins de fer de la localité, pour le transport de la population et celui de certaines matières et de certains articles à elle propres ;—et encore faudra-t-il considérer qu'une ligne quelconque n'est pas à l'usage exclusif des habitans du pays qu'elle traverse; que, partant, les voyageurs et les marchandises de beaucoup de pays riches jouiront, bon gré mal gré, de l'immunité consentie uniquement en faveur de la localité; et encore faudra-t-il se souvenir que ces sortes d'immunités peuvent incliner ceux qui en sont trop facilement l'objet, à rester dans leur apathie et leur inertie traditionnelles; à prendre pour un droit permanent ce qui ne peut jamais être qu'un encouragement destiné à faciliter la bonne volonté de marcher un jour *tout seul*.

Quoiqu'il en soit, l'inégalité de tarif que je reconnais ici légitime en faveur de *toutes les classes d'un petit nombre de localités*, je la réclame avant tout, et *a fortiori*, en faveur des *seules classes ouvrières de toutes les localités sans exception*; attendu

que partout ces classes sont égales en misère et en ignorance; et par conséquent égales en besoins de locomobilité et de jouissances premières.

Si donc il y a des péages, il faut alors pour réaliser l'inégalité dont j'ai parlé, que d'une part les voitures du peuple, les *waggons* non garnis, — paient *moins* que ne le veut le principe sur lequel on se base ordinairement pour établir les prix des diverses catégories, qui est de faire payer à chaque genre de voiture, en raison du capital engagé dans la construction; — paient *moins* encore que ne le veut le calcul d'après lequel on établit le coût *moyen* de chaque voyageur, pour les autres frais de traction, sans distinction de pauvre ou de riche. Ainsi tout individu qui prendrait place aux waggons, par cela seul jouirait d'une double immunité.—Et il faut, d'autre part, que les prix des places des chars-à-bancs et des diligences soient *plus élevés* que ne le voudrait l'intérêt du capital engagé dans leur construction ou leur embellissement, et que tout individu qui se place dans ces voitures paye pour les autres frais de traction *plus* que ne l'indique le chiffre *moyen* du coût général.

D'après cela, s'il était possible d'établir une inégalité réelle dans les waggons destinés au transport des marchandises; de faire que les riches recherchassent ceux de la première classe, et que les classes ouvrières se contentassent de la seconde, il y aurait encore convenance à faire porter une nouvelle immunité sur ce point en faveur des populations laborieuses et une nouvelle sur-

charge sur les classes qui jouissent de revenus abondans.

Ensuite, nonobstant cette différence de tarif entre les pauvres et les riches pour toutes les localités en général, il y aurait certaines localités, en petit nombre, pour lesquelles on établirait un prix des places de chars-à-bancs et de diligences, qui serait la *moyenne* entre le prix des waggons et celui des deux autres classes de voitures des localités non privilégiées, ou qui varierait dans ces limites.

Tout cela est conforme aux principes posés dans l'un des précédens chapitres; mais tout cela est en même temps en contradiction manifeste avec le principe qui *consiste à faire payer en raison de l'usage*, ou même avec celui qui veut que *ceux-là seuls qui se servent d'une chose, en paient les frais.*

Cependant je suis étonné de voir M. Bartholony aboutir à mes propres conclusions. Voici ses paroles : « Pour que l'uniformité dans les tarifs fût » une justice, ainsi qu'on le prétend, il faudrait que » tous les départemens, que tous les chemins de » fer traverseront, fussent dans des conditions iden» tiques ; il faudrait qu'ils fussent au même point » sous le rapport agricole, manufacturier et com» mercial; il faudrait qu'ils produisissent presque les » mêmes choses ; car *des droits de péage ne sont équi» tablement établis qu'autant qu'ils sont mis, dans une » juste mesure, à la portée de ceux qui doivent les » payer*.

Les principes auxquels l'auteur se rattache, ne

sont donc pas fondés sur la justice sociale; car si *pour être à la portée des pauvres ou des classes ouvrières, qui doivent les payer,* il faut que ces péages soient presque nuls, ou infiniment moins élevés que pour les classes moyennes et riches; en vérité j'ignore ce que devient le principe *qu'on doit payer à cause de l'usage; et que ceux-là seuls qui se servent d'une chose doivent en supporter les frais.*

Ce qui suit a encore moins de fondement, et tient même d'une partialité trop complaisante : « C'est » au contraire, ajoute M. Bartholony, parce qu'il » ne faut point que les tarifs soient uniformes, que » le gouvernement ne doit pas en être le maître; » c'est pour cela, enfin, que les chemins de fer » sont mieux placés dans les mains de l'industrie » privée que dans celles du gouvernement. En » effet, celui-ci est souvent forcé de maintenir les » tarifs qu'il a établis, ou au moins il ne peut » les changer qu'au moyen de formalités qui de- » mandent beaucoup de temps; d'ailleurs il n'est » pas en position de juger vite et bien de ce que » réclament les besoins de telle ou telle localité. » En quoi les mots *uniformité* et *gouvernement* sont-ils ici inséparables? N'est-ce pas au contraire parce que l'État est toujours désintéressé dans ces questions, qu'il peut mieux que des compagnies faire varier incessamment ses tarifs dans le sens de l'intérêt général? L'auteur oublie sans doute que par gouvernement, il faut entendre ici les *pouvoirs représentatifs*; car ce serait évidemment les Chambres qui disposeraient des tarifs et

qui les réviseraient annuellement : or, quelques séances suffiraient à cette besogne. D'ailleurs rien n'empêcherait qu'au besoin et en cas d'urgence, le ministre des travaux publics ne fût autorisé à modifier les tarifs par ordonnance dans l'intervalle des sessions, sous sa responsabilité, et sauf approbation ou sanction ultérieure par les Chambres. C'est ainsi que les choses sont ordonnées en Belgique. Où sont donc les formalités lentes, où est la nécessité de maintenir les tarifs que les législateurs, c'est-à-dire les représentans de l'agriculture, de l'industrie et du commerce, auraient établis et qu'ils seraient toujours maîtres de diminuer ou d'augmenter selon qu'il y aurait utilité générale !

Ces allégations se conçoivent, appliquées à un gouvernement despotique, au bon plaisir du droit divin d'autrefois, parce qu'alors les gros impôts ou les impôts injustes seraient perçus pour les jouissances corruptrices des cours et des aristocraties : ce gouvernement là aurait précisément pour mobile celui des compagnies concessionnaires, dont l'attention toujours éveillée, sait promptement reconnaître et faire ce qui convient à leur propre et unique intérêt avant tout ; mais ces objections sont grosses d'exagération lorsqu'on les adresse à un gouvernement représentatif.

En résumé, afin d'être juste, il faut donc, de l'aveu même des partisans des impôts sur la consommation, faire contribuer *inégalement* les diverses classes de la société et mêmes les diverses localités, *pour des jouissances égales*. Peu importe s'il y a des péages et s'ils atteignent tout le monde :

l'essentiel est de savoir en quelle proportion l'impôt tombe sur les classes laborieuses, *sans capital*. Or, les waggons paient encore beaucoup trop, toute proportion gardée. Je sais bien que les prix de cette troisième classe de voitures diffèrent sensiblement de ceux de la deuxième et de la première; mais ce n'est point assez. Pour qu'il y eût une inégalité réelle, correspondante à cette différence de prix, il faudrait que la construction et l'embellissement ou la commodité de tous les genres de voitures fut, ou identique, ou peu différente; et que le prix de revient de chacune fut à peu près le même; mais il s'en faut : et la différence en plus dans le prix des places de première et de deuxième classe est à peine suffisante à racheter ce que l'on y consacre de capitaux en plus. Je doute même que les diligences et les coupés rapportent un aussi haut intérêt du capital qui y est engagé, que les waggons; et *en réalité* un *individu du peuple* paie finalement plus que le riche qui met son superflu à monter dans une diligence où il trouve du luxe et de grandes commodités.

S'il faut tout cela, l'on ne peut sérieusement en confier la décision et la conduite aux intérêts privés de compagnies concessionnaires.

Arrivant à la fixation proprement dite des tarifs, la complication et la perplexité redoublent.

Les tarifs ne sauraient être pertinemment fixés avant l'expérience des produits ou du mouvement de la circulation, sans préjudicier du tout au tout, soit aux intérêts de la concession, soit

à ceux du commerce et des voyageurs : de l'aveu des partisans des concessions, rien n'est plus délicat, plus compliqué, n'exige plus de tâtonnemens, d'élasticité, de variations, que le réglement des tarifs. Il faut donc ou préfixer un maximum dans lequel la compagnie puisse se mouvoir selon ses intérêts, ou soumettre son tarif à une révision périodique, ou laisser la compagnie complètement libre de déterminer et faire varier ses tarifs.

Comme on pouvait bien le deviner, l'*industrie privée* s'arrangerait mieux de ce dernier parti : ses meilleures raisons sont que les *intérêts* d'une compagnie à cet égard ne peuvent pas ne point la conduire librement où la conduirait forcément l'intervention d'un tiers désintéressé qui ne consulterait que l'intérêt général. J'ai suffisamment prouvé par des exemples frappans, pris dans la conduite même des compagnies concessionnaires passées et présentes, et par le fait général de l'histoire, que l'intérêt privé est un intérêt aveugle, dominé souvent par des passions qui lui font faire ce qui est contre son intérêt bien entendu ; et qu'il ne consulte jamais ce qui convient à l'intérêt général qu'autant qu'il y trouve un bénéfice. Je ne reviendrai donc pas sur ce point; mais l'on dit : « l'économie des frais étant l'un des premiers élémens de succès, les propriétaires des nouvelles voies *devront avoir* constamment en vue la recherches de ce *point juste* où les produits nets *sont le plus considérables.* » — D'abord, il est prouvé que, tout raisonnable que cela soit, les propriétaires

n'en font rien la plupart du temps. Il ne suffit pas, je l'ai dit assez, que ce soit l'intérêt bien entendu d'un égoïsme de faire telle chose pour qu'il le fasse. Mais en fut-il ainsi ; se donnât-on, comme le veut l'auteur de ces conseils, les produits nets les plus considérables, en trouvant le *point juste*, nous n'en serions que plus confirmé dans la nécessité d'enlever aux compagnies le droit de manier leurs tarifs à leur guise. En effet, on le voit, il s'agit toujours pour ces messieurs d'un débat entre l'offre et la demande, entre le public et la compagnie qui l'attend au passage : on cherche à prendre le plus que l'on peut. Or, c'est cela, et cela uniquement, que l'État ne doit vouloir à aucun prix ; car, répondons-nous, si le *point juste* de votre tarif donne des produits nets qui aillent au delà du dividende de 10 pour 0/0, vous n'en tiendrez pas moins le surplus quel qu'il soit, vous ne baisserez pas davantage vos tarifs, pas plus que les propriétaires du canal du midi, qui ont un dividende de 24 pour 0/0, ne baissent le leur. Or, voilà l'énormité! une usure impie au préjudice de la nation entière. Quoi! l'on brulait au moyen âge les Juifs convaincus d'une usure bien modérée ; de nos jours on condamne dans les tribunaux les usuriers qui prêtent au dessus de 5 pour 0/0, à des amendes très sévères (40 et 80 mille francs)! et l'Etat octroyerait à l'industrie privée la possibilité, la probabilité d'une usure de 15, 20 et 30 pour 0/0 à exercer sur le commerce et le public?....

Il n'est donc pas vrai qu'il faille *arriver au point*

juste où les produits nets seront le plus considérables; mais au *point juste où les compagnies puissent faire de légitimes bénéfices, tout en laissant le plus d'argent possible dans la poche de ceux qui fréquenteront leurs lignes.* Voilà dans quelles limites l'intérêt privé des compagnies peut être d'accord avec l'intérêt général : d'où ressort manifestement la nécessité d'un tiers arbitre, le ministre, et au besoin les pouvoirs représentatifs, qui, par une révision périodique ou subordonnée à telles circonstances prédéterminées, règlent les tarifs, de manière à produire toujours ce *juste point.*

On ne peut donc pas laisser les compagnies libres de déterminer leurs tarifs et de les faire varier à leur gré. — Il semble qu'on ne peut pas davantage se contenter de leur fixer un maximum invariable, au delà duquel elles ne pourraient jamais aller, même en le soumettant à une révision triennale ou quinquinnale ; car on ignore ce que promet ce maximum : il ne peut être fondé que sur un à peu près très incertain; et il peut se faire qu'il soit tout aussi bien insuffisant qu'exagéré. L'exemple du chemin de Saint-Germain, celui du chemin de Saint-Étienne, etc., prouvent assez combien les maximum, en fait de tarifs, sont mal basés : l'on peut tout aussi bien se ruiner, même en appliquant un maximum, que s'enrichir outre mesure ou se donner de bons dividendes, même en descendant fort en dessous de ce maximum.

C'est donc à tort que l'on propose de soumettre

tous les chemins de fer à un maximum *uniforme*, et de ne porter le prix le plus élevé des premières places qu'au taux du prix des dernières places de diligences des routes pavées; car si, avec ce maximum ainsi fixé, il y avait 15 ou 20 p. 0/0 à gagner pour les compagnies, les tarifs devraient encore être diminués, afin que le public, et non quelques intérêts coalisés, profitât de toute la différence qui est entre un dividende légitime et un dividende usuraire exorbitant. La prévoyance sociale doit être à la piste de l'*imprévu* en bien comme en mal; et permettre à certaines compagnies de dépasser leur maximum en tel cas donné, tandis qu'on en obligera d'autres en même temps à descendre bien en dessous de leur propre minimum : il n'y a pas moyen de faire de la justice distributive autrement. Il en est ici tout-à-fait de même que pour la fixation du maximum des pentes et des plans inclinés, du minimum de rayon des courbes, etc., contre l'uniformité et le préétablissement de laquelle l'industrie privée s'est tant récriée à bon droit. Il fallait, disait-on, consulter pour chaque cas, les circonstances de terrains, etc. : afin d'être conséquentes, les compagnies doivent ici appliquer les raisonnemens qui leur ont valu gain de cause en ce point.

D'ailleurs l'uniformité du maximum de tarif serait une iniquité manifeste; et l'apparente égalité mise entre les compagnies cacherait une réelle inégalité. En manœuvrant dans les mêmes limites de tarifs, les unes feraient d'excellentes affaires,

tandis que les autres se ruineraient. Il faut donc ici appliquer une médecine casuistique : une médecine qui se fasse tout à tout, et soit autre pour des tempéramens autres. Ne sait-on pas que les promesses de toutes les lignes utiles ne sont pas égales : qu'il y aura des lignes très productives, en petit nombre il est vrai ; que d'autres arriveront à la balance des recettes et des dépenses, et qu'une troisième série aboutira à des déficits plus ou moins considérables. — On ne saurait contester, en outre, que certaines lignes seront comme le foyer de la circulation d'une contrée, de la nation entière, le point de passage commun d'une foule de lignes secondaires, ou de lignes principales éloignées qui viendront rayonner de l'extrémité de la France, et même des pays étrangers, vers un grand centre d'industrie, vers un grand entrepôt maritime ou méditerranéen, ou vers la capitale. Toutes les têtes de ligne qui aboutiront à la circonférence de Paris seront de ce nombre. Or, toutes les autres lignes devront passer sur leurs terres et subir leurs tarifs pour arriver à Paris et pour circuler à travers la France. La recette des compagnies qui auront la concession de ces têtes, augmentera donc en raison *géométrique*, à mesure de l'établissement et du raccordement de toutes les autres lignes qui doivent successivement couvrir la France de son réseau naturel. Même en opérant des baisses successives, leurs dividendes seraient encore plus que satisfaisans ; à plus forte raison ils seraient exhorbitans si on en laissait la gou-

verne aux compagnies, sans limite assignable à leur dividende. Tout ce qu'elles pourraient déployer de générosité se bornerait sans doute à laisser les tarifs au point juste qui leur aurait donné un dividende honnête : pour le reste, elles laisseraient faire la force des choses qui se chargerait d'augmenter le mouvement sur leurs lignes par les causes extérieures dont je viens de parler; ce *statu quo*, vainement serait-il préjudiciable à l'augmentation du mouvement sur les lignes successivement aboutissantes, la *royale* compagnie n'écouterait que son intérêt. Que si son dividende était limité par un maximum, alors loin de ne faire que maintenir son tarif, elle l'augmenterait, et diminuerait ainsi le mouvement sur sa propre ligne, afin de maintenir le dividende maximum dès qu'elle l'aurait atteint; afin, par suite, de ne pas subir un abaissement d'office; mais en augmentant son tarif par un motif d'intérêt à elle particulier, il est clair qu'elle serait cause d'une diminution correspondante de recettes pour les lignes aboutissantes, ou qu'elle empêcherait une augmentation proportionnelle : ce qui revient au même.

Il n'est pas possible de contester cette supériorité que certaines lignes reçoivent de leur seule position : le public aurait dû remarquer, il y a longtemps, combien la condition faite à chaque compagnie est bizarre, et contraste avec toutes les notions qu'on peut se faire de la justice distributive. Telle ligne qui ne valait guère, ou qui valait déjà beaucoup étant isolée, aura une valeur

décuple pour ses actionnaires, lorsqu'elle sera rattachée ou embranchée à d'autres ; et cependant chacune des lignes aboutissantes qui lui auront valu cette prospérité, seront peut-être elles-mêmes en perte ! qu'aura fait de plus qu'elles la compagnie bienheureuse ?—Elle sera venue prendre la plus belle part, grâce au *hasard!*

On a une preuve frappante de cette inégalité excessive, dans le fait belge. J'ai déjà mentionné le mouvement prodigieux de la section de Bruxelles à Malines et de celle de Malines à Anvers. Isolées ou plutôt exploitées isolément par autant d'intérêts divers, toutes les autres sections qui font ensemble les 5 sixièmes du chemin belge, seraient en perte ou se suffiraient à peine : réunies pour leur exploitation dans une seule et unique balance avec les deux sections favorisées, le tout donne l'équilibre satisfaisant des dépenses avec les recettes, tant ces deux sections réalisent de bénéfices avec le même tarif que les autres !

Or, les compagnies de l'industrie privée ne balancent point les profits et pertes de chacune d'elles, dans un grand livre *commun* à toutes. Il faut ainsi prévoir que l'uniformité du maximum des tarifs conduirait à de pareilles disproportions. Lorsqu'on demande un tel état de choses, c'est donc toujours la grande loterie ; l'imbécille *hasard*, et l'immoral *chacun pour soi*, qu'on cherche et qu'on poursuit.

Il faudrait imiter ici une disposition proposée en Belgique. — En 1832, lorsque l'on contro-

versait encore le point de savoir lequel des compagnies ou de l'État exécuterait les chemins de fer, et où tout présageait que les compagnies triompheraient, les ingénieurs chargés de dresser le projet du chemin de fer d'Anvers à Liège, destiné à former la première section de la route en fer d'Anvers à Cologne, avaient tout disposé pour l'hypothèse de la concession ; mais ils avaient eu soin de proposer que le tarif à concéder fut soumis à un rabais dans le cas et à partir de l'époque où la route projetée serait achevée jusqu'à Cologne, ou rattachée par embranchemens aux principales villes du pays.

C'est dans la même prévision de bénéfices exagérés, résultant de la seule position des lignes et de leur rattachement aux autres chemins du pays, que la législation prussienne limite à trois ans seulement le privilége de l'exploitation exclusive par la compagnie concessionnaire ; « à la fin des trois »premières années le ministre du commerce pour»ra, s'il le juge à propos pour établir une louable »concurrence dans les prix de transport, concéder »à d'autres sociétés le droit de se charger du »transport des voyageurs et des marchandises sur »le chemin de fer, moyennant un droit de barrière »à payer par les entrepreneurs (1). »

Si quelque chose est inévitable avec les compagnies concessionnaires, c'est la multiplicité et l'anarchie des tarifs en tous points. Cette diversité, quand l'État gouverne l'exploitation générale, n'a

(1) Voir note 9 à la fin du volume, § 27 et suivans.

aucun des inconvéniens qu'elle offre lorsque ce sont des concessionnaires isolés et insolidaires. En effet, dans ce dernier cas, ce n'est point la même bourse, le même receveur qui perçoit le produit de ces tarifs différens sur un long trajet. Il faut donc payer et s'arrêter autant de fois qu'il y a de territoires étrangers à traverser, c'est-à-dire, autant qu'il y a de concesions différentes ; ou bien il faut avoir obligé d'avance chaque compagnie à s'entendre avec toutes les autres pour recevoir le prix total d'un trajet ou d'un voyage au point de premier départ, sauf à en tenir compte par une balance et un virement des dettes mutuelles à des termes convenus ; ce qui sera toujours d'une pratique difficile, surtout lorsque des compagnies voisines seront hostiles entre elles. Ce sera bien une autre confusion, ou un autre embarras pour le commerce, si chaque compagnie règle ses tarifs à volonté et les fait varier à sa guise : car alors les changemens de tarifs, se faisant sans ordre, et sans aucune simultanéité, il ne sera jamais possible d'avoir le tableau général des tarifs et leur situation *actuelle*. Cependant le négociant et le voyageur ont besoin de connaître préalablement, et tout d'une fois, ce qu'il va leur en coûter pour circuler eux ou leurs marchandises de tel lieu à un autre, quelqu'éloigné qu'il soit. Dans ce but, il faut astreindre les compagnies à avoir chacune dans leurs bureaux un exemplaire constamment *à jour* de tous les tarifs du pays, et par conséquent les obliger solidairement par le réglement, à s'entendre pour la rapide communication des

modifications intervenues dans leurs tarifs respectifs.

Si l'État avait l'exploitation exclusive des chemins de fer, il pourrait toujours, quelle que fût la diversité des tarifs, avoir un tableau général synoptique à jour, puisqu'il serait le centre et l'auteur de ces modifications; et toutes les recettes se faisant à son profit, un seul receveur placé à Lille, par exemple, pourrait, sans aucun inconvénient, recevoir le prix entier d'un transport jusqu'à Marseille. — Il faudrait donc exiger de toutes les compagnies un vaste abonnement mutuel, ou plutôt un compte-courant ouvert par chacune à toutes les autres. De cette manière seulement l'on pourra parer aux inconvéniens qui résultent de la diversité des tarifs et de l'isolement d'intérêt des compagnies. Peut-être même faudrait-il mettre ces dispositions en vigueur dès l'instant, et ne pas attendre que les chemins de fer promis à la France fussent tous reliés et organisés à souhait : car les inconvéniens dont il s'agit ne se feront jamais plus sentir que pendant l'anarchie du premier établissement général.

Mais prouver ainsi la nécessité de tant de restrictions à la libre gouverne des compagnies, n'est-ce pas donner encore autant de preuves nouvelles de leur impossibilité ?

On ne saurait le contester : pour retirer des chemins de fer tous les bienfaits qu'ils promettent à l'économie nationale, à la locomobilité des citoyens, et surtout à la civilisation, il faut y mettre l'UNITÉ, il faut :

1° Que les convois de voyageurs et surtout de marchandises puissent circuler sans interruption, sans déchargement ni rechargement jusqu'à leur dernière destination, sans être exposés à des pesages, à des inquisitions tracassières, à des débours répétés; enfin sans barrières ni douanes, ou ce qui ressemble à ces conceptions de l'âge féodal.

2° Que les locomotives fatiguées puissent trouver sur-le-champ et toujours, à toutes les stations, sur tous les points de la France où elles arriveront, une autre locomotive toute fraîche et prête à fonctionner, qui s'attèle immédiatement au convoi remorqué, et continue rapidement sa route : il faut même qu'un convoi inopinément surchargé puisse prendre une locomotive et un train supplémentaires.

3° Que toute locomotive, tout convoi puisse s'approvisionner çà et là sur tout son trajet, de charbon, d'eau, etc., se réparer et se renouveler incontinent, sans être obligé de débattre, de prendre note ou de régler avec des intérêts rivaux ou différens.

4° Que chaque circonscription ne se trouve jamais dégarnie d'un matériel donné, c'est-a-dire que le même matériel ou son équivalent retourne chaque jour et à chaque moment régulier de la journée pour le service de sa circonscription et de chacune de ses stations de départ.

5° Que, dans beaucoup de cas plus ou moins extraordinaires, on puisse cependant concentrer sur une longue direction du nord au sud, de l'est

à l'ouest, dans tous les sens enfin, tout ou partie du matériel général d'exploitation du pays, dans un but non seulement politique ou guerrier, mais *commercial* et *civil*.

Or, tout cela est possible s'il n'y a qu'un *seul propriétaire du matériel d'exploitation* (quel que soit d'ailleurs le nombre des propriétaires temporaires de l'exécution) ; mais tout cela est impossible s'il y en a cent. Tout cela est faisable avec une simplicité et une économie admirable de temps et de personnel, si l'État se trouve, je ne dis pas encore propriétaire actuel, unique, de toutes les lignes, mais seulement exploitateur universel. — Au contraire, c'est la pierre philosophale que de chercher à obtenir ce résultat, du concours et de l'harmonie des compagnies concessionnaires exploitantes. Avec l'État exploitant, une locomotive, un convoi, une recette, un magasin, une station, les gardes, etc., sont partout au même, à un seul propriétaire. Ici, un convoi parti de Dunkerque pour Marseille ou Bordeaux arrive à une station quelconque le long de ses deux ou trois cents lieues, se raffraîchit, s'approvisionne, change de locomotive, et s'enfuit de nouveau. — Avec des compagnies exploitantes, nous avons vu que d'accords, que de prescriptions et de dispositions il faut préalablement pour n'obtenir cependant encore qu'une régularité et une célérité moins grandes. Il faut que ces intérêts si opposés s'entendent, ou que l'État et la loi les obligent à s'entendre !.... A dire vrai, pour que les résultats fussent comparables, il ne faudrait rien moins qu'une so-

lidarité universelle, étroite, une fusion véritable entre toutes les concessions; qu'elles ne fissent réellement plus qu'une seule et intime association pour toute la France : est-ce jamais à espérer et à tenter même? — Avec les compagnies exploitantes : partout multiplicité, diversité, opposition, incompatibilité, autres poids, autres mesures; changemens incessans de voitures et de réglemens; pesages ou examens répétés de colis et de paquets, perte de temps et d'argent.....

Tout cela est inévitable, *à moins* que l'État n'impose et que les compagnies n'acceptent tant de restrictions à leurs prétendus droits, tant de clauses et de conditions enchaînantes, que leurs profits soient prévus et comptés sans autres chances possibles que celles d'un bénéfice modéré; et que l'exercice de leurs volontés s'annule devant les exigences de l'unité. Mais on ne peut se fier à ces prévisions : nul doute, les prétentions et les mœurs générales de l'industrie l'annoncent assez : l'exploitation particulière et fragmentée, par les compagnies, créera des difficultés inextricables à l'amélioration du régime des transports, à mesure que l'expérience viendra révéler des cas possibles. — Les intérêts des industries similaires, l'accumulation passagère des arrivages, etc., exigeront parfois un droit de priorité pour le dégagement subit de certaines denrées: — qui répondra d'avance que les compagnies s'y prêteront comme le ferait la prévoyance publique? — L'inertie d'une compagnie puissante, sont mauvais vouloir pour l'autorité centrale, ses intérêts en cas de guerre et dans le transport des

dépêches et des lettres de commerce, etc., ne peuvent-ils donc avoir des inconvéniens réels que personne n'a le don de prévoir ou de surmonter par l'anticipation de ses désirs?

Ainsi, l'État seul peut, par son unique exploitation, faire face aux circonstances imprévues qui viendront ou poser des problèmes difficiles dans la pratique des transports de marchandises lorsque les lignes se ramifieront de toutes parts; ou mettre par cette ramification même des inégalités choquantes, entre les bénéfices des lignes adjacentes; ou nécessiter des modifications radicales dans le mécanisme et la superstructure des chemins de fer, etc. Rien n'est encore prévu ni arrêté à cet égard. — Est-ce alors le moment de confier à la clairvoyance d'intérêts anarchiques, l'organisation entière de la circulation future? Tant de nouveaux intérêts surgissent à cette heure; tant de dispositions heureuses se concevront au profit de tous en fait d'économie sociale et politique, qu'il serait bien imprudent de se fier aux calculs de l'égoïsme pour applanir, diriger ou coordonner en ces choses.

Nous dirons donc avec M. Séguin aîné : « Si nos législateurs avaient ainsi envisagé la question, s'ils s'étaient représenté, en outre, combien il importe à notre industrie que l'on exécute promptement et avec toute la perfection possible le système complet des chemins de fer que notre pays réclame depuis si longtemps déjà; s'ils avaient considéré combien les compagnies éprouveront d'embarras, de difficultés à organiser de grandes administra-

tions, peut-être auraient-ils modifié leur décision », (celle d'empêcher, il y a un an, l'État de procéder largement à l'exécution.)

Les écrits en faveur des compagnies portent haut la nécessité de propager l'ESPRIT D'ASSOCIATION en France, et ils donnent les concessions comme le moyen *sine quà non* de cette propagation.—C'est même à l'aide de ce grand mot et de cette excellente chose qu'ils ont longtemps captivé beaucoup de bons esprits.

Mais en quoi y aurait-il association salutaire dans les concessions? qu'est-ce autre chose que des ligues, des agglomérations de capitaux cherchant de gros intérêts?

En effet, dans une compagnie, la grande majorité des actionnaires, disséminés dans tous les pays, restent tout-à-fait étrangers à la conduite et à l'exécution de l'entreprise; et des employés appointés sont autour de quelques directeurs en qui se concentre tout ce qui peut faire souvenir de l'association.

Si l'on suppose la France couverte de ces sortes de compagnies, on aura autant de petites féodalités guerroyant à coups de péages et de tarifs et imposant de nouvelles avanies au passage de leur territoire. On aura relevé sous une autre forme les châteaux, les donjons, les barrières et les fossés du moyen âge; on aura ressuscité les seigneurs avec leurs justices, leurs dîmes et leurs douanes, avec leurs hostilités et leurs conflits incessans

d'intérêt, et leurs ligues contre le haut suzerain de l'État, ou leurs exactions envers les *vilains* du commerce et de l'industrie naissante.

Cet engoûment pour l'association égoïste des gros capitaux, nous rend plus présente cette vérité qu'il n'est pas de nation au monde plus facile à se payer de mots que les Français. Les associations du jour sont un leurre et une déception.

L'association véritable consiste dans la solidarité effective des individus, des travailleurs et des capitaux ; elle suppose que les associés sont réunis pour *produire* et *consommer* avec entente et économie ; elle suppose une distribution équitable et certaine des bénéfices entre les coopérateurs, au prorata de leur mise en travail et en capacité. Elle suppose le partage régulier et préalable du travail général du pays entre les divers groupes et les divers foyers de travail et d'association ; et leur abonnement réciproque à leurs mutuels produits, en vue d'une production suffisante, et de la satisfaction de leurs besoins. Elle implique par conséquent, modération, équité ; bénéfices proportionnés au mérite et au coût de l'œuvre ; assurance mutuelle et solidarité intime. Elle n'interdit ni la concurrence, ni la liberté des industries ; mais elle en suppose l'action *régularisée* et *pondérée* soit par la loi, soit par les mœurs et les habitudes générales.

Qu'on laisse faire les compagnies ; qu'on multiplie les concessions : les capitaux s'y classeront, je l'accorde ; mais il est certain qu'on aura une nouvelle féodalité avec une glèbe dure pour la

multitude prolétaire : on pourra peut-être l'éviter, mais ce sera à la condition que la législation établisse des précédents si destructifs de bon plaisir et de privilèges dans la fixation des tarifs, si prodigues en garanties favorables à la chose publique, que les amateurs de concessions renonceront à en solliciter.

C'est un point admis en France, que l'Angleterre et les États-Unis sont à pleines voiles dans la voie d'association ; à mon avis, elles en sont tout aussi éloignées que les autres peuples; et ce qui le prouve, c'est l'extrême inégalité qui a été de tout temps chez l'une, et l'inégalité qui croît chaque jour chez l'autre : car la tendance à l'association est incompatible avec la tendance à l'inégalité des conditions, et l'on peut dire que le degré d'esprit d'association d'un peuple se mesure à l'amour qui règne chez ce peuple pour l'égalité et la fraternité.

Sans contredit, la production économique résultant de l'agglomération et de l'emploi unitaire des capitaux, est une des faces, une des propriétés de l'esprit d'association, mais cela seul ne promet et ne garantit en rien l'amélioration du sort de la masse ouvrière non capitaliste ; cela ne lui assure nullement une meilleure part dans les produits ou les bénéfices de son travail ; elle ne participera pas davantage aux chances des grands établissemens qu'entraîne l'existence des concessions.

La véritable association se reconnaîtra à ce signe : qu'elle aura pour point de départ, pour

moyen ou pour résultat, l'*organisation du travail*, le *classement légitime et naturel des capacités*, la *régularisation de la production*, *l'impossibilité de faire subitement des bénéfices extraordinaires et disproportionnés*. Or, il est difficile de rien voir dans les concessions, qui dénote l'existence prochaine ou éloignée de ces germes et leur développement *pacifique*.

Toutefois, si les demandeurs en concession voulaient consentir à la solidarité et à la mutualité de toutes les compagnies du royaume dans les pertes et les bénéfices, si les compagnies se laissaient organiser et constituer en ce sens, j'y verrais l'aurore d'une ère nouvelle, singulièrement pleine de promesses.

Je formulerai plus tard des moyens conçus dans cette prévision, mais je doute d'avance qu'ils conviennent au public actionnaire et à ses chefs. Ce qu'ils veulent, je le crains bien, c'est exploiter le présent; non préparer l'avenir.

Pour peu qu'on leur laisse de liberté au début, les compagnies se seront bientôt habituées à considérer leur chemin de fer comme une *propriété*, non comme un *usufruit*; et elles auront peu à peu, envers l'État, toute l'attitude d'un *propriétaire*: ce qui ne promet ni prévenance, ni facilité, ni accord et harmonie dans les relations des compagnies entre elles et des compagnies avec l'État.—Il faudra donc, dans mille cas, la contrainte; et mille formalités pour rendre cette contrainte légale et régulière. Par conséquent, il y aura des

lenteurs sans fin : ce sera quelque chose d'analogue aux lenteurs et aux difficultés de l'ancienne expropriation pour cause d'utilité publique. Comment a-t-on fait pour oublier si vite l'entêtement et la puissance des droits acquis de l'ancien régime! Des cas nombreux qu'on pressent, mais qu'on ne peut préciser, entraîneront des actions en indemnités de la part de l'une ou de l'autre des compagnies. On sollicitera, on intriguera, et les plus puissans auront gain de cause. — N'est-ce pas là l'histoire?

Si les concessions généralisées n'engendrent pas ou ne concourent pas à former la féodalité nouvelle, vers laquelle semblent déjà converger tout le mouvement industriel et commercial moderne, et aspirer les prétentions des classes qui se sont substituées, politiquement et en richesse, à l'ancienne noblesse; elles créeront du moins des *corporations* puissantes qui tendront, comme toutes les corporations libres, à l'immobilité et au monopole. On aura ainsi créé, après quelques siècles, des droits acquis aussi incompatibles avec la liberté et le bien-être du grand nombre que tous ceux du passé, dont la révolution de 89 a été chargé par la providence d'ébranler ou de détruire les derniers vestiges.

Les concessions, ayant pour résultat plus certain d'enrichir un petit nombre d'hommes déjà puissans, qui prennent l'initiative du mouvement de la concentration nouvelle, la féodalité industrielle que beaucoup de bons esprits redoutent et entrevoient, a donc plus de chances que la ten-

dance à l'*égalité*, dont le grand événement qui a ouvert le XIXe siècle semblait le prélude. Les banquiers et leurs ayant-cause feront toujours assez la loi au génie, au travail et à l'habileté industrielle qui manquent d'argent, sans que l'État et le législateur s'en fassent les auxiliaires aveugles, comme il arriverait s'ils leur octroyaient des concessions.

Il y a donc ici une question délicate : la tendance à une nouvelle inégalité des conditions. — Que l'on prouve que la tendance en Angleterre et aux États-Unis est à la distribution plus équitable des richesses et des bénéfices sociaux, et alors il sera du devoir des économistes de souscrire aux exigences des compagnies.

En attendant, je pense que le public français fera bien de méditer les paroles portées, il y a cinq ans, à la tribune de la chambre des représentans de Belgique par le ministre actuel des travaux publics : « Sous l'ancien régime, en France et en Belgique, beaucoup de routes ont été établies par suite d'octrois, et étaient devenues des propriétés privées ou communales. L'assemblée constituante, qu'on n'accusera point d'avoir été *anti-progressive*, a *nationalisé* ces routes. Si, par suite de concessions, un vaste système de routes en fer était réalisé en Belgique et en France, pour détruire le monopole qu'il assurerait à une compagnie de concessionnaires ne faudrait-il pas *un jour* avoir recours non à une odieuse spoliation, mais à une *onéreuse* expropriation pour utilité publique. »

Il est impossible, en outre, de ne point apercevoir la connexion qui existe entre la propagation en France, de compagnies à péages, rançonnant le public à son passage sur les chemins de fer, sur les canaux, sur les routes en général ; et l'existence également anarchique de banques particulières, rançonnant aussi arbitrairement le public dans les escomptes et les conditions de prêts, dans les lettres de change et de crédit, etc.— Comme il n'y a point de solidarité obligatoire et légale entre toutes ces associations de capitalistes; comme le contrôle du pouvoir public reste illusoire ou insuffisant, ces intérêts coalisés sont de véritables féodalités financières et industrielles dont l'objet est d'attendre le public au début, au milieu et à l'issue de chaque crise commerciale ou politique, et d'épier les occasions où il a besoin absolument de la chose de ces usuriers, et là, d'imposer des conditions à chacun, si onéreuses qu'il leur plaît. C'est ainsi que les banques augmentent le taux de leurs escomptes ou les rigueurs de l'acceptation des billets, alors qu'elles devraient diminuer et ce taux et ces rigueurs. Comment voudrait-on que jamais une moindre inégalité de condition entre les citoyens fût compatible avec de pareilles licences !

Si maintenant l'on généralise ces associations, leur insolidarité et la liberté arbitraire qu'on laisse aux premières; si on les étend, ainsi *organisées*, à toutes les industries, à tous les genres d'utilités sociales, on est effrayé du despotisme et des exactions que chacune exercerait à son tour; et des

impasses où serait acculée la civilisation, et avant tout l'affranchissement des classes laborieuses, qui, n'ayant point de capital, sont obligées partout de payer le tribut à ceux qui en ont.

C'est là que nous marchons, en adoptant le système des concessions et des associations libres de capitaux pour l'exploitation en grand des diverses branches de bénéfices : c'est au triomphe du revenu sur le travail; de l'intérêt du capital sur le salaire; c'est à la consolidation des droits-acquis actuels et à la perpétuation des misères des masses. Loin que l'État dût aider à cette concentration de nouvelle espèce, il devrait s'efforcer d'éparpiller ces forces mauvaises qui poussent vers l'agglomération des capitaux et vers leur mise en valeur, au profit exclusif des propriétaires, par les masses salariées, attachées là comme des bêtes de somme; il devrait encourager au contraire la réunion des travailleurs pour faire fructifier les capitaux, les instrumens et les sources de la richesse au profit équitable de chacun d'eux.

C'est encore une préocupation des partisans des concessions de mettre en avant l'intervention de l'État toutes les fois que les compagnies seraient tentées d'abuser de leurs priviléges, ou les garanties qu'il peut se donner dans le cahier des charges : ils oublient que les compagnies s'efforceront de circonvenir le pouvoir et seront des puissances formidables, dont les sollicitations finiront par obtenir des faveurs. Les faits parlent assez haut : en réalité, jusqu'ici, presque toujours les intérêts des grosses compagnies ont su trouver des

protecteurs et l'emporter sur l'intérêt public.

D'ailleurs, si les considérations qui précèdent sur la tendance à l'organisation d'une olygarchie industrielle puissante, sont fondées, l'on y trouvera de solides motifs de douter de l'efficacité du remède proposé contre l'envahissement.

L'embarras singulier et l'impuissance à laquelle se trouvent aujourd'hui condamnés le pouvoir et les législateurs en présence des défenseurs ameutés de la vénalité des offices de notaires, d'avoués, d'huissiers, de courtiers et agens de charge, de commissaires priseurs, etc., montrent d'une manière frappante à quels dangers ou à quelles conditions onéreuses, on expose une société qui marche irrésistiblement à la conquête d'une liberté et d'une égalité réelles pour tous, quand on crée aveuglément et à tout propos des propriétés artificielles, des droits factices et contre nature.

Car il faut bien le reconnaître : la vénalité ou l'hérédité des offices, c'est le monopole renouvelé à la vieille manière ; c'est la caste, c'est l'aristocratie héréditaire ; c'est la légitimation et la glorification de l'argent, au mépris de la moralité et de l'habilité.

Or, le mode des concessions aussi serait par le fait, un retour au monopole et au privilège à l'antique, car il crée des corporations et leur octroie des avantages plus ou moins consolidés, qui dégénéreront infailliblement avec le temps en droits acquis, entêtés et tout puissans.

Et nos craintes à cet égard sont assez justifiées par les prétentions et les espérances avouées des

partisans des concessions. Ce qu'ils rêvent, c'est l'inféodation perpétuelle à l'anglaise.

L'on a soutenu, tout récemment, l'étrange thèse qu'il était *impolitique* et *injuste* de limiter la durée des concessions. Impolitique! comme si la véritable politique ne consistait point à rendre les voies de communications, domaine public, propriété nationale! Injuste! comme si l'État devait autre chose que ce qu'il promet, et comme s'il obligeait les amateurs de concessions à soumissionner, et à accepter ses conditions! Voilà pourtant où mène l'individualisme à l'anglaise! Heureusement, cette importation est aujourd'hui classée en France parmi les choses que le bon sens national prohibe. « Pourquoi quatre-vingt-dix-neuf ans aux uns? » dit-on; pourquoi quatre-vingts aux autres, ici » soixante-dix ans et là cinquante? etc. » — Parce qu'on ne veut pas que vous vous enrichissiez outre mesure; parce que n'ayant pas besoin de vous, on vous offre le moins possible dans les limites de la modération et de l'égalité; parce que les chances de succès et de bénéfices étant autres pour chaque ligne, autres aussi doivent être les conditions et la durée de chaque concession. Parce qu'il est absurde d'aller créer des propriétaires *perpétuels* de voies nationales; parce que l'on ne veut plus mettre les générations futures dans la déplorable nécessité de faire une nouvelle révolution pour détruire vos nouvelles féodalités et vos nouvelles barrières!

Les *choses* qui ont réussi en Angleterre, sont des dispositions anti-sociales dont la masse des con-

sommateurs de voies de transport commencent à se plaindre hautement, aujourd'hui que tous les inconvéniens s'en trahissent enfin à la multitude; et certes, le dernier rapport du Comité des *Communes* prouve assez qu'il est temps que l'Angleterre fasse volte face aux concessions et au *laissez faire;* et qu'en tout cas, les admirateurs de cette civilisation doivent y regarder à deux fois avant de l'imiter servilement.

L'apparition de ce document nous conduit et nous autorise à en appeler d'une opinion assez généralement admise aujourd'hui en France.

Toutes les phrases sonores, mais vides, débitées dans ces derniers temps par une certaine presse vénale sur l'esprit d'association, sont dues à un engouement peut-être plus simulé que réel, pour l'économie sociale anglaise.

Il faut voir si cet engouement et la manie d'importation qui en est la conséquence, sont réellement légitimes, et jusqu'à quel point les emprunts de nation à nation sont, en général, conseillés par la politique.

V.

— Suite. —

Lorsqu'en visitant un pays, l'on y voit de bonnes institutions, c'est-à-dire, des moyens en rapport avec les mœurs nationales, et des combinaisons qui opèrent au profit de tous, rien n'est plus

ordinaire que de vouloir aussitôt en gratifier la mère-patrie par l'importation.

Ainsi, pour beaucoup de personnes, la conclusion de tout ce que nous offre la Belgique serait : Imitons le mode d'exécution des travaux publics belges ; car, l'Etat y a fait admirablement.

L'on n'a pas raisonné d'une autre façon pour l'Angleterre et les Etats-Unis. Voyez ces deux pays, dit-on, tout s'y exécute par l'industrie privée, et ils ont de nombreux et beaux chemins de fer : donc, à leur exemple, confions l'œuvre à des compagnies concessionnaires.

Malheureusement, on ne va pas loin dans cette voie éclectique sans rencontrer l'incertitude et la contradiction. Nul doute, les États-Unis et l'Angleterre se sont donné des voies de communication avancées, par le système des compagnies et des concessions ; mais, voici la Belgique qui s'est donné une non moins bonne et nombreuse série de canaux, de routes et de chemins de fer, par le *système d'état.* Dans les premiers pays, l'industrie privée a réuni la célérité d'exécution à l'économie et à la solidité ; mais, voici que l'industrie publique belge se présente avec les mêmes avantages. Je ne parle point du bas prix des péages et des tarifs, c'est-à-dire de *l'essentiel,* car, en cela, la supériorité est grandement acquise à la Belgique.

Ce n'est pas tout : l'Angleterre et les Etats de l'Union, qu'à la rigueur, on peut considérer comme s'accordant à peu près sur le mode d'exécution par l'industrie particulière, diffèrent essentiellement sur une foule de points importans

dans leur législation des travaux publics. Ainsi, en Amérique le droit de rachat est admis : en Angleterre, il n'est pas prévu. — Aux Etats-Unis on admet tout à la fois les concessions directes et à temps, et les concessions par adjudication publique et à perpétuité : en Angleterre la concession est toujours directe et perpétuelle. — Dans le premier pays, on favorise les embranchemens, et, en général, les Etats n'admettent point les lignes concurrentes. Dans le second, il y a liberté complète à cet égard, sauf opposition au Parlement. — Aux Etats-Unis, la compagnie concessionnaire est déchue de ses droits si elle n'exécute pas entièrement les travaux, ou, si elle manque aux conditions de son contrat : mais elle conserve la propriété du terrain acquis et la partie des travaux exécutés. En Angleterre, non seulement, il y a déchéance, mais les terrains expropriés retournent gratuitement aux anciens propriétaires.—En Amérique, les Etats se font souvent actionnaires pour une forte somme dans les entreprises des chemins de fer. En Angleterre, le gouvernement accorde bien des prêts et des secours aux compagnies, mais il ne s'intéresse jamais comme actionnaire, etc.

Lequel donc préférer, l'Angleterre, les Etats-Unis ou la Belgique? Les imitera-t-on en partie ou en totalité, et quelle sera la base de cette imitation? Cependant ces trois nations sont également riches et prospères, également civilisées ; et certainement si l'une d'elles devait le céder, ce serait plutôt l'Angleterre, avec sa monstrueuse iné-

galité des conditions, son paupérisme, son Irlande et ses vestiges féodaux.

Il y a donc ici une induction toute naturelle, mais trop précipitée et qui veut être examinée.

Avons-nous le même peuple ? c'est-à-dire, les mêmes habitudes, les mêmes traditions, les mêmes intérêts, le même climat, le même sol, etc., que l'une de ces nations ? Car il ne faudrait rien moins qu'une entière conformité, ou une analogie prochaine avec l'une d'elles, pour autoriser cette importation.

Il devrait suffire, dans cette question, de dire que, n'ayant pas les mêmes mœurs, deux peuples ne sauraient avoir le même système de travaux publics; car, des mœurs différentes, emportent une économie politique différente, un génie industriel, une foi commerciale, un mode d'échanges et des expédiens industriels différens. La tentative d'introduire le système de travaux publics d'une nation chez une autre, n'est donc rien moins que la prétention d'y introduire un milieu social et moral, exotique. On a cru qu'on allait importer l'esprit d'association d'Angleterre et des États-Unis, comme on importe une balle de coton. Le fait est que cela tient de l'impossible : on n'importe pas des mœurs, ou du moins elles ne s'acclimatent qu'à la longue et après des efforts d'éducation ou des violences extrêmes. Or, l'esprit d'association est un trait de mœurs des plus purs. : il implique l'amour du travail, l'esprit d'ordre, de persévérance, de laborieuse activité; et l'intelligence des choses économiques. Malheureusement,

notre nation, au dire de Napoléon, « *n'a dans son caractère et ses goûts que du provisoire et du gaspillage. Tout pour le moment et le caprice; rien pour la durée.* »

Pour que deux peuples puissent appliquer les mêmes combinaisons économiques, il faut, de plus, qu'ils aient dans leurs masses un même degré de développement intellectuel, et qu'ils soient également forts en économie politique. Or, je le dis encore avec peine, notre peuple français n'est qu'un ignorant élève auprès de l'Américain et de l'Anglais, en fait de notions saines sur les conditions d'une création abondante et économique de richesses; et c'est tout au plus s'il commence à entendre le crédit et le génie des affaires.

Si l'on regarde de plus près aux différences morales, sociales, politiques, géographiques et physiques des divers peuples qu'il s'agit aujourd'hui de prendre comme modèle, on reconnaît dans l'Anglais une race active, laborieuse, persévérante, sollicitée constamment par les exigences d'un climat sévère, humide et triste; par une complexion robuste et propre aux exercices fatigans; une race qui s'est faite la pourvoyeuse diligente de toutes les nations; dont le commerce général est plus grand que celui de tout autre peuple, et dont, par conséquent, le commerce d'échange à l'intérieur est infiniment actif. Et si l'on se borne à la question des travaux publics, on voit que l'esprit d'association y est un fruit qui sent son territoire; qu'il y est indigène, et contemporain de la prospérité ou du premier développe-

ment industriel des Iles-Britanniques. Si cet esprit et le laissez-faire excessif y ont opéré souvent dans le sens de l'intérêt national, c'est que les deux aristocraties qui monopolisent toutes les sources de la richesse nationale, toutes les forces vives du pays, tous les avantages de leur position insulaire et d'un commerce cosmopolite, sont instruites et éclairées dans l'art de *s'approprier;* c'est qu'elles comprennent mieux leur intérêt égoïste, et qu'elles sont assez bons calculateurs, pour regarder les sacrifices à la prospérité nationale, comme un argent placé à haut intérêt. C'est aussi parce que les Anglais conservent une probité commerciale plus vraie. Leur position insulaire, jointe à ces dispositions morales, a dû rendre possible l'intervention exclusive de l'industrie particulière dans l'exécution des grandes voies de communication, et principalement de celle des chemins de fer; tandis que, sur le continent, chaque nation doit considérer les cas d'invasions, et fait acte de prudence en ramenant sous l'action immédiate du pouvoir central, ces grands véhicules de transport, si rapides, afin d'être puissante et prompte aux jours d'agression soudaine.

En Angleterre, la densité de la population est en moyenne, de plus de 1800 personnes par lieue carrée, c'est-à-dire qu'elle excède celle de tous les grands États de l'Europe, excepté la Hollande et la Belgique, et qu'elle est plus grande qu'en France de moitié en sus. Le quart de la population totale des Iles-Britanniques, habite les villes; ce qui excède également le chiffre des populations

urbaines de toutes les grandes nations de l'Europe ; et le cinquième de cette même population est condensé dans 49 villes qui ont plus de 15,000 habitans ! Enfin, la classe agricole y forme le tiers seulement de la population totale, tandis que la classe industrielle en constitue près de la moitié : et l'on sait que celle-ci est concentrée presque tout entière dans les grands foyers industriels et commerciaux où se créent, où se distribuent les masses énormes de richesses indigènes et exotiques, qui sont livrées chaque jour à une circulation sans fin ; — d'où partent et où aboutissent ces voyageurs perpétuels qui alimentent les chemins de fer et les routes. — L'Angleterre, avec une surface et une population de plus de moitié moindres que celle de la France, a une agriculture dont les produits annuels valent 5,225,000,000 fr. et un produit industriel égal à 3,725,000,000. En France, ces deux produits n'équivalent le premier qu'à 6,315,000,000 fr. et le second qu'à 2,200,000,000 fr. L'Angleterre tire chaque année 22 millions de tonnes de houille de ses mines, et 800,000 de métaux divers ; tandis que la France ne tire des siennes que 1,682,000 tonnes de houille, et que 300,000 tonnes de métaux.

Le chiffre de la valeur des importations générales de l'Angleterre s'élève à 1,503,747,000 fr.

Celui de son importation spéciale pour sa consommation à 1,184,305,000 fr.

Et celui de son commerce d'entrepôt à . . . . 319,442,000 fr.

Les chiffres analogues pour la France sont :

Importation générale . . . 905,575,000 fr.
Id. spéciale pour la consomm. 564,591,000 fr.
Commerce d'entrepôt . . . 341,184,000 fr.

Ainsi, les importations pour la consommation de notre population, et pour le besoin de nos manufactures, ne s'élèvent point à la moitié de celles des Iles-Britanniques, et il s'en faut de plus d'un tiers que nous atteignions l'importance de son commerce général.

De même, tandis que notre commerce spécial d'exportation, ou nos produits indigènes exportés, n'ont qu'une valeur de . . . 628,959,000 fr.

L'Angleterre exporte de ses produits indigènes pour une valeur de . . . . 1,184,305,000 fr

C'est donc une différence de près de moitié en faveur de l'Angleterre.

Or, tous ces points par où l'Angleterre se montre supérieure et à la France, et à la plupart des nations, sont, précisément, dans leur ensemble, les conditions fondamentales du succès des concessions; puisqu'ils appellent les voies de communications de plus en plus nombreuses et perfectionnées, comme des effets, ou comme des nécessités.

Évidemment, plus il y a de grandes agglomérations d'hommes et d'hommes industrieux, actifs et riches sur une étendue donnée; plus ils récoltent sur leur sol, plus ils transforment en utilités diverses les matières premières; plus ils importent et

exportent, plus ils consomment et font circuler de richesses ; plus aussi, ils demanderont et pourront bien payer des moyens accélérateurs de transport et de locomobilité. Plus enfin, les chemins de fer y trouveront des chances de bénéfice. Alors, on conçoit comment la jonction de deux centres extrêmes de population considérable, suffira, presque toujours, pour rendre une ligne florissante. La même population, éparse le long de la ligne, voyagerait infiniment moins : car, elle n'aurait pas au même degré le stimulant des plaisirs variés de la civilisation qu'on trouve réunis dans les grands foyers ; excepté les cas où cette population serait en majeure partie adonnée à l'industrie et au commerce ; car, plus un peuple est agriculteur, plus il a de la propension à être sédentaire. La locomobilité est au contraire le partage des peuples commerçans ; le mouvement incessant des transactions, leur en fait une nécessité d'abord, et puis une habitude, un besoin.

Et si l'on considère que l'Angleterre, proprement dite, qui est le double plus peuplée que la France, par lieue carrée (en moyenne), n'a pas la moitié d'étendue de la France ; que ses populations sont condensées sur un espace plus de deux fois moindre, que les foyers à réunir sont tous peu éloignés les uns des autres, etc... on aura la clef de tous les avantages promis dans ce pays aux concessions.

La conséquence de ces considérations, c'est que plus tous ces élémens seront à leur minimum chez un peuple, plus il faudra faire de sacrifices

généraux et *communs*, pour établir une viabilité plus perfectionnée, des chemins de fer, par exemple, qui suscitent l'activité, facilitent le mouvement des richesses, et invitent à la locomobilité des populations jusque là inertes et pauvres. Ainsi, en Espagne, en Italie, etc., les chemins de fer seraient des causes certaines de prospérité : ici, ils sont tout à la fois des effets et des causes: des effets d'une prospérité antérieure, et des causes d'une prospérité nouvelle.

J'ai avancé que l'existence de ces élémens, chez un peuple, était tout-à-fait favorable aux concessions. Je dis de plus que sans eux les concessions et les compagnies à l'anglaise, sont impossibles. Cela est tellement vrai, que, dans l'Irlande, où ils manquent pour la plupart, les mêmes législateurs et le même gouvernement qui ont voulu et organisé en Angleterre le système d'exécution des travaux publics, par l'intérêt privé à l'aide des concessions perpétuelles, ont décidé récemment que les voies de communication, et en particulier les chemins de fer, seraient exécutés aux frais de l'État, par ses propres ingénieurs, suivant un mode analogue à celui de Belgique et de France.

Mais si l'exécution par l'industrie particulière a été possible en Angleterre, c'est-à-dire, si les compagnies ont pu y faire des bénéfices parfois énormes; ce n'est point une raison pour qu'il ait été préférable, même en ce pays, de se confier en elles. Il faudrait prouver que ce mode d'exécution a favorisé ou laissé libre la distribution plus équi-

table des richesses et la moindre inégalité des conditions. Il ne suffit pas d'avoir de nombreux chemins de fer ou de nombreux canaux, ni même de prouver qu'ils ont grandement contribué au développement de l'industrie et du commerce anglais ; il s'agit encore de savoir en faveur de qui ils fonctionnent, à quel prix, et s'il n'eut pas été possible et infiniment plus profitable d'en donner le soin à l'État.

Or, ce que l'on appelle industrie particulière en Angleterre, ce sont en grande partie deux aristocraties, deux féodalités absorbantes : l'industrielle et l'agricole. Les actionnaires qui partagent le gros dividende, ce sont en grande partie ces deux mêmes noblesses.

Relativement, l'esprit d'association est parfait en Angleterre : je l'accorde, mais l'esprit de monopole et l'inégalité de fait l'y sont aussi. Sans doute les capitalistes, les propriétaires et les manufacturiers anglais s'intéressent vivement aux compagnies et mettent une grande partie de leur fortune dans les entreprises de ce genre. Mais on ne peut pas dire qu'ils fassent des sacrifices, car les bénéfices leur reviennent bien plus qu'au grand nombre.

Je pourrais invoquer une longue et irrésistible statistique, en preuve de cette inégalité et de cette concentration des bénéfices généraux de la production totale de la nation anglaise ; mais sans sortir de mon sujet, la souscription de 14 p. 0/0 des 400,000,000 de capital engagés dans vingt-huit

chemins de fer anglais est concentrée dans les mains de cent quarante-neuf actionnaires qui ont souscrit chacun pour 250,000 fr. et au-dessus. Deux de ces souscriptions s'élèvent à 1,250,000 f. Un assez grand nombre sont de 750,000 fr., et la moyenne des cent quarante-neuf s'élève à 370,000 f. environ : 37 et 1/2 p. 0/0 du même capital sont entre les mains de dix-huit cent quatre-vingt-treize autres actionnaires, engagés chacun pour 50,000 fr. et au-delà jusqu'à 250,000 fr.; et la souscription moyenne de cette série d'actionnaires est de 78,700 fr. J'ignore le chiffre des souscriptions inférieures à 50,000 fr., mais il est permis d'induire du silence des partisans du système anglais, qui ont recueilli ce chiffre pour en montrer la modération, que si les souscriptions inférieures eussent été minimes, ils s'en fussent soigneusement prévalus.

En vain, l'on objecterait que les oppositions élevées aux enquêtes, proviennent presque toutes des grands propriétaires, et que les fortunes colossales, sont plutôt un obstacle qu'un auxiliaire pour les compagnies: cela prouverait d'abord ce que nous avançons, l'existence d'une révoltante inégalité de richesses, et indiquerait ensuite que les débats se passent bien effectivement entre les hautes parties prenantes de tout bénéfice, à savoir, les propriétaires expropriés d'une part, et les propriétaires exécutans de l'autre ; mais rien dans ce fait n'indiquerait que les dividendes se répartissent sur une masse nombreuse de petits actionnaires.

Il me semble qu'il demeure déjà assez certain

que tout ce que l'on peut demander, en thèse générale, ce sont des tendances vers un système de travaux que l'on croit bon ; et que l'on s'égare étrangement si au lieu de tendances on réclame une imitation absolue. La question se réduit donc à savoir si le système à introduire par tendances, et le milieu social, la civilisation où il a pris naissance, est réellement un progrès sur l'état général du pays auquel on le conseille. Car il faut y réfléchir : tout se tient dans une société ; prendre aux anglais, comme on y paraît fort enclin depuis vingt-cinq ans, leur constitution politique et leur constitution économique ; c'est vouloir se donner leurs mœurs, c'est se faire anglais de français qu'on était ; or, à mon avis, un peuple qui imite les autres, jusqu'à oublier sa propre originalité, et revêtir les formes étrangères, est une nationalité qui décline, qui tend à perdre rang et puissance, en proportion qu'elle néglige sa spontanéité et sa vie propre.

Il semble que notre égalité et notre division de la propriété, valent bien l'inégalité anglaise et sa concentration aristocratique, mobilière et foncière. Nous devons, il est vrai, comme les anglais, nous rendre utilement et conséquemment actifs et laborieux ; nous devons être persévérans à la tâche ; associer nos capitaux et notre industrie : mais il ne faut nullement pour cela adopter les moyens économiques des Anglais. Il en est d'autres, plus parfaits ou plus conformes à notre tempérament national, qu'il faut chercher et que l'on trouvera. Avec ceux-là seulement nous serons

habiles et puissans; parce que nous resterons nous. On ne fera jamais d'un Français un Anglais, au physique pas plus qu'au moral, à moins d'une lente fusion des sangs et des mœurs par les alliances : donc les moyens économiques qui conviennent aux Anglais, ne nous conviendront jamais par cela seul.

J'applaudis fort que l'on fasse un choix judicieux et sobre des expédiens cosmopolites, mais toujours pour les approprier au génie national en les modifiant considérablement. Par malheur chez nous, ce n'est point cela; c'est une manie d'imitation servile qui nous détourne de la recherche des combinaisons indigènes : peu à peu cependant, toutes ces importations maladroites et aveugles font de notre civilisation quelque chose de bâtard; nous perdons notre cachet, et avec lui le prestige qui nous plaçait à la tête des peuples.

Les mêmes motifs qui s'opposent à l'introduction du système des travaux publics anglais, s'appliquent au système américain ; bien que l'Américain du nord ait en commun avec nous un besoin prononcé d'égalité. Il est issu de la race anglaise dans la majorité de ses populations, il reçoit les mêmes sollicitations du climat; il est sobre, économe, rangé, désireux d'œuvres productives, travailleur infatigable, jusqu'à considérer le temps à l'égal de l'argent. — Doué d'un bon sens économique plus sûr que la science, il pratique à la lettre les maximes du bonhomme Richard, et se confine dans un égoïsme éclairé, qui le porte, en général, à des sacrifices réels, susceptibles d'assurer la pros-

périté commune. Les Américains de l'union sont d'ailleurs un peuple nouveau, qui n'a rien à démêler avec les traditions politiques, religieuses et économiques du moyen-âge féodal et catholique. Ils se distinguent par une sévérité puritaine qui assure beaucoup plus qu'en France la moralité dans les transactions et dans le choix des moyens de faire fortune; le travail seul est honoré parmi eux. Ils sont partis, tout récemment, du pied d'égalité et, par conséquent, les prétentions des égoïsmes peuvent encore s'équilibrer. Enfin leurs mœurs contrastent du tout au tout avec les nôtres; et ils sont en dehors des voies européennes. Il faut ensuite considérer que les terres sont chez eux à bon marché, ainsi que les bois de construction; qu'ils n'ont pas été obligé de substituer les chemins de fer à d'anciennes routes pavées; qu'ils ont pu au contraire se donner économiquement dès le principe les voies les plus perfectionnées; qu'ils réunissent enfin, à un degré voisin de celui de l'Angleterre, toutes les conditions indispensables à l'existence des compagnies concessionnaires et à la prospérité des entreprises. Si la population rurale y est clairsemée, c'est qu'elle peut s'étendre à son aise sur cette terre vierge, si féconde; et cette dissémination est précisément le signe ou la condition de sa richesse; car elle y est industrieuse, active et d'autant plus riche. Elle a donc d'autant plus besoin de moyens de transport rapides. D'ailleurs elle a dans ses villes, de grands foyers d'industrie et de commerce; ses importations et exportations spéciales sont énormes; et pour tout

dire, elle s'irradie, s'accroît, prospère tellement, qu'elle a vu doubler sa population en vingt-cinq ans!

En revenant à la Belgique, on y voit comme un comté détaché des îles britanniques: économiquement parlant, le Belge est en effet une race intermédiaire à la race anglo-américaine et à la race franco-latine. Il est éminemment laborieux, naturellement prédisposé aux entreprises industrielles et commerciales, économe, ami de l'ordre et de la régularité, assez positif dans ses goûts. La Belgique a toujours devancé la France dans les conquêtes matérielles. Ses populations étaient déjà industrieuses et riches au sortir du moyen âge, lorsque les Français du centre et du midi restaient stationnaires et sommeillaient encore dans le *far niente* systématique et la misère sanctifiée du vieux catholicisme. On n'a point oublié la splendeur matinale des villes de Bruges, de Gand, d'Anvers et des Flandres en général; et l'histoire atteste que nos villes françaises et nos campagnes étaient alors anéanties dans la même léthargie sociale qui achève de peser sur les populations d'Espagne et d'Italie. Quant aux preuves de la supériorité de ses travailleurs, elles sont vulgaires; et elles devraient nous être sensibles jusqu'à l'humiliation. Il est notoire que ses faucheurs, ses briquetiers et ses terrassiers, s'en viennent chaque saison, par essaims nombreux en France et se répandent jusqu'à 30 et 50 lieues sur notre territoire, où ils sont appelés par les fermiers et les chefs d'industrie, qui les préfèrent

aux ouvriers français. Ils font généralement le tiers et le double plus d'ouvrage que ceux-ci : par exemple, dans l'opération du curement et du faucardement des rivières et des canaux, bien souvent ils gagnent 15 et 20 sous par jour de plus que les ouvriers français occupés à la pièce aux mêmes conditions de prix.

Tout cela n'annonce-t-il pas, chez les Belges un génie des affaires, une activité marchande et créatrice, un ordre et une prévoyance qui nous manquent au même degré? La Belgique est en outre l'un des deux ou trois pays les plus peuplés de la terre, et ce qui importe dans la question des chemins de fer, sa population est assez également distribuée. Les villes s'y touchent, et y sont si heureusement situées que, sur le parcours des chemins de fer, on en rencontre une presque toutes les quatre lieues. Elles ont toutes des rapports actifs d'intérêts, de commerce et de famille. Les villages, en Belgique, sont de vraies villes pour le mouvement, pour l'activité industrielle et commerciale et pour le bien-être. Son sol est plat et uni. Le fer et la houille y abondent comme dans les meilleures comtés d'Angleterre, et l'agriculture et l'industrie générale y sont si avancées, que la Belgique peut être considérée tout à la fois comme une grande ferme modèle et comme une grande fabrique. Presque sur chaque point de ce royaume, ce sont des villages également bien bâtis : partout un air d'aisance, de propreté et d'animation au travail dont rien n'approche dans aucune localité de la France. Enfin il y a aujour-

d'hui une homogénéité assez grande entre les provinces. Elles sont toutes équilibrées suffisamment en richesse, en instruction, en partage d'industries. Rapprochées et compactes comme elles le sont, on n'y voit pas les disparates choquantes que la France offre aux regards du voyageur. La terre y est partout une féconde nourrice : l'on ne passe point d'une province riche ou peuplée à une province pauvre ou déserte.

Ce que j'avance là, se prouve d'ailleurs par des chiffres. En Belgique, la population, *en moyenne*, s'élevait, il y a quelques années, par lieue carrée de 4000 mètres, à. . . . 1910 habitans (1).

En France, elle s'élève à. . 1256

Différence. . . 654

Or, j'ai déjà dit que l'Angleterre n'en a que 1833.

Combien les chances d'un chemin de fer et d'une concession, sont autres dans deux pays qui diffèrent de 654 habitans par lieue carrée; surtout lorsque cette population excédante est encore plus active et plus riche que celle du pays qui subit l'infériorité relative!

Il est vrai que la statistique constate des inégalités assez grandes entre les diverses provinces belges, sous la moyenne densité. Mais cela importe peu ici; car les provinces le moins peuplées en Belgique, le sont encore autant que la moitié de nos lieues carrées les plus peuplées en France.

Voici comment, en 1838, la population était répartie par province, et par lieue carrée de 5000 mètres:

(1) Le chiffre de cette moyenne est beaucoup plus élevé aujourd'hui.

	Habitans.
Anvers.	2504,30
Brabant.	3562,90
Flandre occidentale. . .	3772,25
Flandre orientale.	5000,70
Hainaut.	3464,15
Liège.	2675,15
Namur.	1234,38
Limbourg.	1518,78
Luxembourg.	944,05

La Flandre orientale, qui est la plus riche et la mieux cultivée des provinces, est donc deux fois aussi peuplée que celles d'Anvers et de Liège, et quatre fois autant que celle de Namur; mais celle de Namur n'en est pas moins toujours supérieure en cela à trente de nos départemens français, et ne s'éloigne pas trop de la moyenne de notre population totale. Quant à la province du Luxembourg, elle est située de manière à influer peu sur les lignes du royaume. D'ailleurs, il ne faut pas oublier qu'avec ses 944 habitans par lieue carrée, elle a encore une population proportionnellement plus grande que vingt de nos départemens.

La proportion entre la population urbaine et la population rurale, est :

Pour tout le royaume, comme		1 est à	3,22
Pour la province d'Anvers. .		*id.*	1,90
id.	Brabant. . .	*id.*	2,60
id.	Flandre occid.	*id.*	2,76
id.	Flandre orient.	*id.*	3,10
id.	Hainaut. . .	*id.*	3,79
id.	Liège. . . .	*id.*	3,09

			Habitans.
id.	Namur. . . .	*id.*	5,80
id.	Limbourg. . .	*id.*	4,16
id.	Luxembourg. .	*id.*	6,59

En France, la population des villes est, en moyenne, par rapport à celle des campagnes, comme 1 est à 6 ou 7. En Angleterre, j'ai déjà dit qu'elle était comme 1 est à 4 environ.

Par conséquent, nouvelles conditions de succès, pour des voies de communication perfectionnées, en Belgique, et nouvelle supériorité sur la France à cet égard et même sur l'Angleterre !

Il n'est pas indifférent de remarquer ici que la localité la plus peuplée de l'Europe, celle du pays de Waes, dans l'arrondissement de Termonde, se trouve peu éloignée de la ligne de chemin de fer de Malines à Gand.

Le commerce spécial d'importation de la Belgique s'élève annuellement à la valeur de 187,216,267 fr; et son commerce spécial d'exportation à 144,812,152 fr. La population de la France étant huit fois environ plus forte que celle de la Belgique, les importations et les exportations spéciales de celle-ci devraient correspondre pour la France,

Les importations, à. . .	1,496,730,136 fr.
Les exportations, à. . .	1,158,497,216
Tandis qu'elles ne s'élèvent en réalité, les premières, qu'à.	564,391,000
Et les exportations, qu'à.	628,957,000

C'est-à-dire, que toute proportion gardée de population, nos exportations et importations

spéciales sont *moitié* moindres que celles de la Belgique.

Jusqu'ici, je n'ai guère comparé la France avec nos trois pays modèles ; mais j'ai réuni tous les élémens principaux de cette comparaison ; et quand j'aurai dit ce qu'est la France, il suffira de se reporter aux tableaux parallèles qui précèdent.

Or, la France, l'Italie, l'Espagne, toutes les nuances de la race latine sont encore à des degrés divers bornées à la production médiocre, aux chômages périodiques des dimanches et des jours de fêtes innombrables. Habitués de longue main à une fainéantise systématique, par une superstition cléricale, ces pays restent peu enclins au mouvement perpétuel que semble appeler une grande création d'utilités agricoles et industrielles ; ils restent maladroits dans la conduite des affaires, ou peu délicats dans les contrats, et n'ont en général d'autres notions économiques que la balance commerciale. Ils vouent un culte superstitieux à l'argent comme à la seule richesse, au lieu de le vouer au travail ; car le travail est toujours considéré bien plus comme une douloureuse nécessité que comme l'occasion et le but naturel de l'activité et de l'essor de nos facultés. Chacun vise à se *retirer* le plus tôt possible ; tandis qu'en Angleterre et aux États-Unis, les riches même recherchent le travail comme un besoin. Beaucoup cachent encore leurs épargnes dans leurs coffre-forts, quand toutefois ils ne les enfouissent pas ; et s'ils consentent enfin à sortir leurs capitaux de la routine, ce n'est qu'après des formalités hypothécaires dispendieuses

et lentes, ou qu'à la condition d'un intérêt usuraire. Nos populations sont encore assez peu morales, ou plutôt elles comprennent encore assez peu leur intérêt bien entendu pour préférer s'enrichir par le fait capricieux de l'aveugle hasard; et assez cupides ou paresseuses pour vouloir faire fortune en une nuit. Le public capitaliste n'est pas moins crédule et agioteur qu'à l'époque mémorable du système de Law et du gaspillage insensé de la rue Quincampoix. C'est un fait que les populations catholiques ont un penchant caractéristique pour la *loterie*, sous toutes ses formes; et que ce défaut est d'autant plus général et plus enraciné parmi la multitude, qu'elle se montre encore plus confiante dans les traditions superstitieuses. Il suffit, pour s'en convaincre, de comparer la France, l'Italie et l'Espagne; et les provinces entre elles dans chacune de ces nations. Or, ces habitudes de jeux de hasard et de loterie, et cette paresseuse nonchalance du vulgaire catholique, sont incompatibles avec les moyens modérés et avouables de faire son bien-être et d'arriver à la richesse : on n'a d'ardeur et de volonté que pour les expédients rapides, que pour le jeu de la bourse ou la spéculation sur les actions. Nous l'avons assez vu tout récemment. On ne prenait des actions dans les entreprises de chemins de fer que pour les revendre, dès la première occasion favorable, moyennant grosse prime. C'est là ce qu'on appelait s'intéresser aux voies de communications et propager l'esprit d'association.

Le grand nombre parmi nous entend encore si

peu l'amour national, il sait si mal à quelles conditions se forment les richesses et les impôts publics, et quelle est la nature de la chose publique, qu'il ne se fait pas le moindre scrupule de *voler le gouvernement*, convaincu qu'il croit être que, voler le trésor public, ce n'est voler *l'argent de personne*. Il est même des partisans de l'exécution des travaux publics par l'intérêt particulier, qui s'autorisent de ce trait de mœurs bien réel en faveur de leur cause; comme si ce n'était pas au contraire la preuve que l'éducation économique et morale du peuple est encore à faire ; qu'elle ne se peut conduire à bonne fin que sous le frein de la loi et sous la direction d'une administration vigilante ; et qu'il y aurait danger de la confier à la tutelle ou à l'initiation des compagnies, en ouvrant les portes battantes au gaspillage et à la spéculation, sous le nom de *liberté et d'esprit d'association*. De pareils traits cachent évidemment des dispositions peu scrupuleuses : elles révèlent un esprit public incapable, en général, d'aboutir, par la libre concurrence à l'anglaise, à réaliser le bien général. Pourquoi ne rappelerais-je pas, à ce propos, que notre réputation de bonne foi commerciale a reçu de graves atteintes à l'étranger par les fraudes et les falsifications nombreuses dont se rendent depuis long-temps coupables la plupart des expéditeurs de pacotilles? Pourquoi même n'invoquerais-je pas les infidélités dans le poids, la mesure, la qualité et le prix des marchandises les plus essentielles même aux pauvres ; lorsque ces scan-

dales, et ces supercheries sont constatés chaque jour devant la justice; lorsque la réprobation la plus sévère de l'opinion publique n'atteint pas les coupables; et que ce peu de sévérité même semble sanctionner un trait de mœurs qui a en sa faveur la prescription d'un usage général!

Non seulement la masse du peuple, mais la foule des petits propriétaires et des petits capitalistes, ne se doute pas encore que la présence d'une voie de transport perfectionnée dans une région, fait sentir son action à 10 ou 20 lieues de son tracé, et même aux extrémités du pays entier, par la plus-value qu'elle donne assez rapidement aux terres, aux maisons, et par le redoublement qu'elle occasionne dans la circulation et la vente de toutes les utilités.

Ainsi, j'ai pu me convaincre que, même dans la portion de la France où l'on est le plus voisin de l'esprit d'association et du tact commercial, dans les départemens du Nord, les localités se garderaient bien d'offrir une cotisation et une participation efficaces à toute ligne de chemin de fer, dont les locomotives ne passeraient point sur le seuil de leur demeure; attendu, disent-ils, qu'*on ne fait rien pour eux*. Il est peu de conseils municipaux de village et de ville qui ne soient de cette force : avec cette certitude de la proximité de la ligne, ils seraient même chiches dans leurs avances. Par exemple, pour l'exécution de l'importante ligne de Paris à la frontière belge, tout ce que paraîtrait disposée à donner en capital

la ville de Lille, l'une des plus riches cependant et des plus industrielles de la France, et la plus intéressée à la célérité, à l'économie des transports et des voyages, ce serait un million! et encore est-ce dans l'hypothèse que le haut commerce de Lille se cotiserait pour la moitié de cette somme. C'est juste autant qu'elle avait l'intention de voter dernièrement pour détruire et reconstruire sa salle de spectacle!... Je dois même ajouter que la ville de Lille entendrait affecter sa subvention à la seule portion du chemin qui conduirait, de Lille par Moucron, rejoindre le chemin belge. Quant au tracé vers Amiens et Paris, elle paraît s'aveugler jusqu'à n'y point voir un intérêt direct pour sa prospérité plus grande et, en conséquence, elle ne ferait rien ou presque rien. Elle réserverait plus volontiers ses sacrifices pour une ligne qui conduirait, non pas de Lille à Dunkerque, mais de Lille à Calais, parce que là elle voit un débouché ouvert à ses produits manufacturiers, ou un point d'arrivée pour ses importations.

Le conseil général de ce département serait d'ailleurs divisé à la première proposition de ce genre : Douai, Cambrai, Valenciennes y seraient opposans pour la ligne qui ne passerait point sous leurs remparts. Les membres les plus influens et les plus avancés des divers corps constitués de ce département et du chef-lieu, consentiraient bien aussi un intérêt à garantir à l'État, et d'abord pour l'exécution par lui du chemin de fer de Lille à Moucron ou à Roubaix; mais cet intérêt serait subordonné à l'éventualité d'une insuffisance dans

les recettes de l'État pour couvrir les frais, et fournir l'intérêt et l'amortissement du capital. C'est donc une pure déception, une promesse vaine, puisqu'il n'est pas douteux que cette portion du chemin ne donnât beaucoup au delà. J'oubliais de dire qu'il ne s'agirait même de partager que par moitié avec l'État le déficit à couvrir. C'est pourquoi dans l'incertitude, ou plutôt en prévision de produits beaucoup moindres, ou de la réalisation peu prochaine de produits analogues sur la ligne de Lille vers Amiens et Paris, ils ne paraissent pas disposés à étendre à cette ligne leur promesse d'intérêt. C'est un fait, qu'en France, à l'heure actuelle, la plupart des localités s'en reposent sur la nécessité pour l'État d'ordonner, tôt ou tard, l'exécution des grandes lignes à ses frais : ils se feront ces chemins, qu'elles interviennent ou non, pensent-elles.

D'un autre côté, les petits capitalistes des départemens n'ont confiance qu'en l'État : c'est à lui seul qu'ils voudront désormais confier leur fonds; car c'est lui seul qui mérite le crédit à leurs yeux, et qui le garde avec assez de continuité pour qu'ils puissent se croire en sécurité. Ils ne feraient plus rien pour aider les hauts financiers et le public des gérans, à s'enrichir. Cette disposition générale de l'esprit public a été reconnue, avouée, par les promoteurs les plus zélés des compagnies concessionnaires, et ils en ont même fait sortir pour l'État, la nécessité, légitime suivant eux, de venir en aide à l'industrie particulière, par la garantie d'un intérêt aux compagnies, dont le crédit est perdu.

